

商學論叢 第三號

論叢

本邦海運市場の發達と其現狀

伊藤重治郎

目次

第一章 概説	三
第二章 本邦海運市場生成の道程	五
第一節 日清戰爭以前	六
第一款 内國沿岸航海	六
第二款 外國航路 (1)航路 (2)貿易 (3)外國船の運送割合 (4)上海の相場に據る	八
第二節 日清戰役後日露戰役以前	二二
第一款 海運に於ける變化 (1)船舶、航路 (2)政策	二三
第二款 貿易及荷動 (1)貿易政策及機關 (2)貿易増加 (3)邦商の進出 (4)貿易貨物 (5)燃料炭	二三
第三款 邦人ブローカー元取扱店の進出	二七
論叢 本邦海運市場の發達と其現狀	一七

第四款 外的誘因……………歐米の海運市況……………新聞紙上に見ゆる變化……………三

第五款 結論……………三

第三節 日露戰役後歐洲大戰以前……………三

一、船舶の激増 二、貨物の増加 三、世界海運界の景況 四、船舶取扱業の發達

第四節 歐洲大戰以後……………三

一、大戰に於ける船舶の重要性 二、日本不定期海運の世界的大發展 三、戰時發展から殘した組織

第五節 海運市場發達趨勢の概括……………四〇

第三章 海運市場の現在……………四二

第一節 本邦不定期海運の重要貨物……………四二

第二節 船舶の運用經營……………四七

第三節 船主及海運業者……………五〇

一、船主 二、海運業者 三、海運取引

第四節 神戸海運集會所……………五五

第一款 大戰に因る事情の變化……………五六

第二款 神戸海運集會所の創設……………五八

第三款 何數に集會所は利用せられざるか……………五九

第五節 日本の市場と倫敦市場の差……………六二

一、彼は世界的此は部分的……………六三

二、少數の人々で大勢を支配する……………六三

數字的狀態……………指導的地位の理由……………六三

第一章 概 説

海運界の景氣が良いとか悪いとかは門司濱石炭運賃とか、樺太内地材木運賃とか、傭船料とかに代表されて居ると見られて居る。正にそれに違ひ無い。其代表的運賃は何處で、誰が、如何して決めるのか、といふ事になると、即ち海運市場の組織と働きを説明する事になる。私は茲にこの海運市場なるものゝ明治以來の發達の跡を尋ねて見ようと思ふのである。其一つの理由は、我が海運界の随分古い時代に、中心の地位に立て活躍した人々が、今まだ大分健在で、當時の事實に關しても明快なる記憶を持って居られる。是等の人々に接して口づから當時の事を承る事は吾々に取て非常なる幸であり快心事である。今にして畧めて置かないと、といふ心持もして、私は若干の權威者に教を乞ひ、死したる如き諸記録の裏に肉を付け血を通はせる事を試みようとしたのである。

本題に入る前に、海運市場の研究とは、結局不定期海運の研究になるのだ、といふ意味の斷りを先づ述べて掛る必要がある。

蓋し不定期海運の狀況は海運市況に極めて鋭敏に現はれる。尤も定期海運も海運市場へ反映せぬとは謂はぬ。併し其反映たるや、定期海運が不定期海運の如き働きをする事によつてである。

不定期海運賃率は一航海毎に船腹の需給と其經費に依て決定せられるのであるから、此運賃は頗

る忠實に船腹需給の狀を反映する。之に反し定期經營は一定の條件を長い期間改めずに反復繼續して行つて往く事を特色とし、信用の基礎として居る。故に或は長期に亘る運賃契約があつたり、或は政府の認可を得る必要があつたり、左なくとも自ら其信用維持の爲、乃至表定賃率の慣習上、さう急に改めず、他日市況不良の際にも必ずしも引下げざる事によつて相殺する方針を取る。傭船料率が昂騰する爲、運賃率を引上る必要に迫られても、定期船には普通率を維持し、臨時船のみに上るとか、或は定期船に上るにしても其程度を緩にする等の手段を採る。

其反對に市況が下るとしても、不定期船が競争船として侵入し來り、定期船の荷物を奪ひ去る迄は敢て賃率を引下げない。否少々位さういふ侵入者があつても、其程度が微弱であれば打棄てゝ置く。何となれば一部の引下げは全貨物に影響する虞があるから、市況激落し、競争船の賃率が著しく廉くなり、從て貨物を奪はるゝ事相當多きに及んで始めて引下げる事となる。

要すに海運市況が定期賃率の上へ反映するには、時が掛り、且度合が弱くなる。

右は市況が賃率へ影響する方であるが、逆に賃率が市況に影響する方はどうであるか。

不定期船の賃率でいふと、不定期の賃率其ものが取りも直さず海運市況なんである。海運市況が強いとか弱いとか、昂つたとか下つたとかいふのは其時々々に報ぜらるゝ運賃取極めを指していふのである。然らば不定期海運の海運市況に對する關係は密接も密接此上無きものと謂はねばならぬ。

定期海運の賃率又は景況は如何に市況に響くかといふに、定期船會社は一年中の最不況時に於ても、さう多くの船を遊ばさない程度に船を所有する關係上、貨物出廻りの最盛季には船腹不足を告げ、一般市場に出て傭船する。此場合には必然市況を硬化せしめる。反之、定期船の貨客が閑散に陥るときは、船腹利用の窮策として定期船が不定期船になる。例へば一寸北見濱の材木を運んで見たり、大連の豆粕を一航海行たり、甚だしきは若濱石炭に迄手を出して市況を惡化せしめる。此所謂『北見濱一航海』『若濱石炭』といふが如きは斷じて定期船の働で無く、不定期船の働き方になつて居るのである。又定期船會社が『傭船』ダイムチャーターするといふには、定期經營の特色たる一定條件の反復繼續といふ事が無い。是は定期履行の準備であるか、或は臨時船又は純不定期航海の準備であるので、傭船といふ事夫れ自身は寧ろ不定期船的活動なりといふ事が出来る。

して見ると、不定期船の働き、不定期船の運賃を見て居れば、定期の方は見なくとも海運市況は解る。

以上の事情から本篇の論議に上るものは不定期海運のみといふ事になる。

第二章 本邦海運市場生成の道程

海運市場の發達は色々の方面から觀る事が出来る。海運とは一方に荷物があり他方に船があつて

之を運ぶのであるから、荷物の發達の側面からも、船舶の發達の側面からも觀られる。又市場を組織する船腹の需要者と供給者の側面から觀る事も出来る。又組織制度慣習の發達からも觀る事が出来る。併し社會現象は決して單獨に發達しないものであるから、一つ／＼を切離して説く事は困難なるのみならず、原因結果乃至相關照應の關係を逸する憾がある。之に反し、日本の海運は大きな戰爭を境として常に劃時代的な發展を遂げたとは斯業専門家の一致する所であるから、之を各時代に縦斷し、其一縦斷期間毎に横斷の平面描寫を試みる方が、具體的に真相を現示し得る所以であらう。私は此方法に従て見ようと思ふのである。

第一節 日清戰爭以前

此時代の我が海運は實に幼稚なもので、本邦沿岸の航海に對しては我が海運で間に合つたが、一步國外に出る運送となると、外國の勢力によつて支配せられて居た。詰り外國に向ふ航海に對しては海運市場は我邦に無かつたのである。

明治二十六年末（即ち日清戰爭以前）本邦在籍汽船の合計が十一萬噸で、今日にしてみれば近海郵船、大連汽船等の一會社にも若かざる有様であつたのだから推して知る事が出来る。

第一款 内國沿岸航海

當時の主なる運送の需要は内地沿岸通航で、中でも比較的荷物の多かつた航路は東京神戸間雜貨、

門司——神戸及横濱間石炭、夫から稍長距離の航海は牛莊から來た大豆を積んで直江津新潟に運ぶもの、更に大航海は神戸大阪より雜貨を取り坂出、尾道、三田尻等で鹽を積合せ、又は雜貨又は鹽のみで滿船し、伏木、新潟、酒田、土崎、函館、小樽等に向ひ、歸航には函館、小樽から鰯粕、數の子、昆布及稀に木材を阪神へ、新潟、酒田、土崎よりは米を積で阪神へ運んだものであつた。明治當初の數年間には沿岸航海に外國船の従事した事もあるが夫は極めて暫時の事で、内地航海は皆邦船邦商の手に在つた。

(註) 日本經濟會編『日本海運論』選外、八木太一郎氏論文三四——三六頁に當時の沿岸航路を悉く載せてある。

『神戸海運五十年史』二三頁、二四頁、四〇頁、四五——四七頁

是等の荷物の運賃は如何にして引合はれたかといふと、石炭は荷主が大抵下關の運送店へ運送方一切を委託するので、是等の運送問屋が下關で引合をする。場合によつては大阪神戸へ電報で引合ひ船を極めた。太刀川又八郎氏談

坂出、尾の道方面の鹽は同地方の回漕店が大阪神戸の船主又は元扱店へ交渉に出掛けて來たり又は電報で引合ふ。酒田方面の米も扱店が大阪神戸の船主と引合つた(自身來て又は通信によりて)。

北海道方面の海產物は、もと其取扱者が運送をしつゝ各地で販賣した歴史があるので、矢張荷主と船主を兼ねたのもあり、或は荷主が阪神地方へ來て引合つたものもある。同氏談

第二款 外國 航路

(1) 外國への航海としては僅かに郵船會社があつた許り、其郵船でも浦鹽、北支那諸港、上海、香港、馬尼刺、孟買迄に及んだに止まり、臨時的に船を出した場合を擧げて見ても、一番遠いのが濠洲、布哇、次では南洋位である。

郵船以外では三井が始終支那へ船を航行させて居たのが先づ商業關係の確立して居たもので、其他は凡そ明治二十五六年頃より少し宛船を支那へ出す船主が現はれて來た。

三井は明治九年創立の抑より、當時官營であつた三池礦山(明治二十一年政府より譲受け三井のものとなつた)から出る石炭の委託販賣を引受け、政府及霸城會社所有帆船其他を借受けて石炭を上海へ積出し、同市場で賣捌いた。同方面に於ける三池炭の需要増加するにつれ、右の借受船舶では到底需要に應じ難きに至つた所から、廣く内外船舶を臨時傭船し、更に帆船汽船を買入れると共に、明治十一年香港支店を開き、明治十二年『倫敦に支店を開設し、東洋海運市場、(たる)上海、香港兩店と相呼應して外國船傭船引合の任に當らしめ』る事となつた。『三井物産會社船舶部沿革』

明治二十年三井が支那へ枕木を輸出したのが手始めとなり⁽¹⁾ 同二十六年二十七年には松昌洋行が枕木輸送に汽船中越丸帆船天橋丸を出した⁽²⁾。二十二年には日本汽船株式會社の汽船第一丸が米穀積取の爲に蘭貢に赴き⁽³⁾、二十五年攝州灘興業株式會社の汽船攝陽丸が大豆、豆粕積取の爲牛莊に往た。同じ頃五洋商會の五洋丸⁽⁴⁾、淺野商會の日の出丸、其他も牛莊に往つた⁽⁵⁾。明治二十六年大家七平所有船愛國丸は移民五百名を布哇に輸送した⁽⁶⁾。(是れ團體移民船の嚆矢である。)明治二十五年三井物

産は口ノ津から石炭を新嘉坡に運んだ⁽⁷⁾等の記録がある。夫にしてもその總數は實に寥々たるものに過ぎない。

(1) 三井沿革 (2) 『神戸海運五十年史』八一頁 (3) 同書八六頁 (4) ⑤太刀川氏談 (6) 五十年史八六頁及一〇〇頁 (7) 同書九九頁

(2) 要するに是は我が貿易が未だ極めて幼稚だつたからで、明治二十六年迄の貿易は輸出入共九千萬圓、合計二億圓に達せず、貿易に上つた品種も亦極めて少く、明治二十六年の數字でいふと、輸出金高の四割二三分は生糸、羽二重、絹手巾等で占められ、其他は茶、米、銅、水産物、燐寸、石炭等で、輸入品の主なるものは綿花、綿織物、砂糖、穀類、石油、鐵及機械類、諸藥品、染料等であつた。稍纏つて滿船貨物ともなり得——従つて船腹需要上直接影響を持ち得——たものは輸出で石炭、輸入で綿花、砂糖、穀物位に過ぎぬ。此内石炭は先づ三井の扱であつたが、其他の物は殆ど悉く居留地貿易で⁽⁸⁾即ち居留地在留の外人又は支那人の手にあつた。(支那貿易の如き爲替關係が複雑で且危険が多い爲、日本人では全く手に合はなかつたものである。)明治二十年頃より漸次直輸入を試みんとする日本人が現はれて來た事は事實であるけれども、其力は未だ極めて微々たるもので、貿易年表に表はれたる邦商と外商の貿易取扱高割合を見ても左の如き哀れな状態である。

(8) 『神戸海運五十年史』一一九頁

邦商外商貿易取扱高割合表

船舶賣込分は除く

年次	輸		入	
	邦	外	邦	外
明治 一〇	三・六八	九六・三二	一・五九	九八・四一
一五	一一・三九	八八・六一	三・一三	九六・八七
二〇	一二・九七	八七・〇三	一一・八七	八八・一三
二六	一五・四九	八四・五一	一九・〇六	八〇・九四

即ち明治二十六年頃になつても貿易額の僅々一割六七分が邦人に依て扱はれたに過ぎない。

(3) 斯る状態であつたから、之が運送に對する船の手當は支那貿易の纏つたものは支那商人の手で上海に於て那威の船が極められ⁽¹⁾、夫より遠い方面のは居留地外商が、近きは上海、遠きは倫敦市場で、那威船、獨逸船又は英國船等を極めたものである。明治二十五年の頃日本經濟會の懸賞論文に二等に當選せる踏海散史の誌せる所によると、明治二十二年より二十四年に至る三ヶ年間の平均により、我邦の貿易を運んだ日本船と外國船の割合を見るに、日本船が相當の勢力を示してゐるのは朝鮮と支那あるのみで、其他に於ける日本船舶の力は殆ど認め難い位である。(石炭の方は香港へも相當に往き、歐洲迄も往て居るのは寧ろ意外である。)

(1) 三井物産川村常務談

輸出入品内外船廻漕表 明治二十二—二十四間三年の平均

			日本船 %	外國船 %
諸 物 品	亞米利加	噸運賃	44	96
	英吉利	噸運賃	11	99
	獨逸	噸運賃	—	100
	其他歐洲諸國	噸運賃	65	94
	印度	噸運賃	27	98
	支那	噸運賃	39	61
	香港	噸運賃	41	59
	朝鮮	噸運賃	43	96
	濠洲其他諸國	噸運賃	95	5
	合計	噸運賃	100	—
		噸運賃	39	97
		噸運賃	9	91
石 炭	亞米利加	噸運賃	18	82
	英吉利	噸運賃	12	88
	其他歐洲諸國	噸運賃	10	90
	印度	噸運賃	17	83
	支那	噸運賃	16	84
	香港	噸運賃	11	89
	朝鮮	噸運賃	1	99
	濠洲其他諸國	噸運賃	42	58
	合計	噸運賃	41	59
		噸運賃	29	71
		噸運賃	35	65
	總計	噸運賃	53	47
		噸運賃	51	44
		噸運賃	2	98
		噸運賃	3	97
		噸運賃	31	69
		噸運賃	29	71
		噸運賃	23	77
		噸運賃	14	86

(4) この日本船で契約する運賃も上海の相場を取り、言はゞ寫真相場で定めるといふ風であつた。三井が政府委託の石炭に對し船を備入れるにしても、矢張上海を中心として引合をした。

凡そ市場の特質として需給の適合即ち取引が自由輕便に行はれる事と、取引條件特に標準となる値段の定めらるる事が必要である。此見地より見て、日清戦争以前には、内國航海に對しては神戸

大阪が市場となつて居たらしく認むる事を得るが、國外に對する運送に關しては上海が其市場であつたと見なければならぬ。

當時三井が主として上海で備船したのは定期備船 (Time charter) 及び Trip charter では無かつた。期間は二三ヶ月に一ヶ月のオプション付で、夫より長いものは無かつた。船は那威船又は獨逸船であつたといふ事である。(三井物産川村常務談)

第二節 日清戰役以後日露戰役以前

此間に於て我が海運市場は極めて重要な變化を遂げ、從來外國に向つての航海は外國の海運市場によつて支配されて居たのに、此期間中に國內の市場が發達して外國向航海をも支配する様になつた。即ち戰役前に於てはまだ一半しか出來て居なかつた我が海運市場が、兎も角内外航共に支配し得る事となつたといふ大切な時期である。

之を約言すると(1)船舶の増加、船型の擴大、海運政策の確立に依つて、日本船舶が外航し得るに至つた事と(2)貿易の發達特に邦商の進出により其取扱高の増加、(3)海運ブローカーの出現等が相合致して、明治三十五六年には我が海運市場が略出來上つたものゝ如くである。

第一款 海運に於る變化

先づ海運方面に起つた變化を見よう。

(1) 第一、戰時中の急激なる需要により、非常に船舶が輸入せられた爲、戦前の現在數に比すると約七割の増加をした。

日清戦争當時我邦の船舶は四一七隻、總噸數一八一、八一九噸であつたのに、戦争期間中に輸入された船舶は八七隻、總噸數一三二、九六三噸である。即ち戦前に於ては國を擧げて僅々十數萬噸を以て内地沿岸航路の要に充分足りて居たのであるから、こゝへ急に十三萬餘總噸（重量噸に直せば二十萬噸に近い事であらう）のものが殖えたすると——特に戦時中購入した船は一隻平均一千五百二十餘噸に當り、從來の船に比し餘程大型であつたから、勢ひ外國航路に向つて利用の領域を求めざるを得なかつた。

國民も近世始めての對外の一戦に自己の力を知覺し、俄かに對外發展の氣運が興り、日本郵船會社は明治二十九年一時に歐洲、濠洲、北米の三大遠洋航路を開き、東洋汽船は三十一年新造船を以て北米航路を開く等、定期船だけで見れば我が海運は堂々と世界の航路に乗り出した。

(2) 政府の政策としても、明治二十九年には造船獎勵法、航海獎勵法が制定せられて大に海運を獎勵する事となり、不定期船でも外航に對し補助金が貰へる事になつた。

第二款 貿易及荷動

貿易の方面にも非常な變化が起り、獨り其量が激増したるのみならず、貿易獎勵政策漸く其緒に

就き、金融の制度及機關が確立した爲、我が貿易を漸次邦商の手に移す結果となり、それが延ては海外航路就航船の諸條件を日本で定め得るに至らしめた。

(1) 先づ第一に明治二十七年以後の兩三年に於て國民多年の宿望であつた通商條約の改正も大部分成り、三十年には關稅定率法が發布せられ（三十二年より實施）、三十二年改正條約の實施により生糸類、海產物、金屬、樟腦、茶、木材等の重要なる輸出品に課せられて居た輸出税が全く廢さるゝ事となり、又二十九年棉花類の如き原料に對する輸入税が減免せられ、三十三年には金本位制度が確立せらるゝ等、邦人に依る貿易振興の陣立も追々整ひ、そこへ戰勝の意氣と遼東還付に對する臥薪嘗膽の大決心や、官民の努力が合致した結果として、産業と貿易が著しい發達を遂げた。

(2) 即ち貿易金高は著増を示した。明治二十六年から三十六年に至る十年間に、凡そ三倍半になつた。

年	次	輸	出	輸	入
明治	二	〇	九〇、四三四 <small>千円</small>	八九、四三〇 <small>千円</small>	
	三	〇	一七七、八七五	二七四、一七〇	
	三	五	二八五、〇九三	三〇〇、九三八	
	三	六	三一五、二三八	三三二、四〇三	

(3) 特に本邦海運の發達と密接の關係あることは、此間邦人貿易商の取扱高が著しく多くなつた事

是が外航に對する本邦海運市場の成育を助けた事極めて大なるべきはいふを待たぬ。

(4)貨物の方から貿易を観察すると、輸出では綿糸、綿織物、石炭、燐寸の如き、支那印度方面行即ち以前から既に邦船の勢力の強かつた方面向のものが特に盛なる増加振を示し、絹織物、銅、茶の如き、歐洲及米國向の定期船貨物亦激増して居る。輸入で現著なる増加を示したのは支那から來る大豆類、印度の棉、瓜哇の砂糖、歐洲からの鐵、米國及歐洲よりの石油で、此内大豆は従前に引續き不定期船の荷物であり、砂糖も亦大部分其種の船の腹を肥した。

荷動方面からいふと、新たに纏まつた荷物が出來た。揚子江流域大冶鐵山から八幡製鐵所に向け送らるゝ鐵鑛は、明治三十三年以來三菱が一手運搬の契約を得た。その輸送量は明治三十二年より四十五年迄一箇年平均二十五萬噸乃至三十五萬噸で、有力なる貨物である。『神戸海運五十年史』一四二頁漢陽銑鐵も日露戰役前に始まり、是は三井の一手引受で、其量は前者に比すれば少く、明治四十四年以後の契約噸數でも年十萬噸であるから、日露戰爭前は少いものであつたらうけれども、兎も角かういふ重量の纏まつたものが現はれて來た。同上書

(5)貿易の量が増して來れば之を運ぶ船の出入が増すのは當然で、其船の焚料として消費する石炭を供給する事が重要事となつて來る。

試みに横濱一港の入船を見ると左の如く増して居る。

明 治 二 十 五 年 同 三 十 五 年	隻 數	噸	數	
			一	隻 平 均
	四六五	八四四、二七三		一八一五
	七八六	二、一三三、七六五		二七一五

是等の船の幾分は横濱を出港するに際して焚料炭を積取る必要がある。(勿論之を他港でする船もある)其積取るものと積取らざる船の割合は前後同じであると假定して見ると、(1)隻數に於て約七割増し(2)一隻平均噸數が千八百噸より二千七百噸となつて居る爲、當時の船舶として見ると一日の消費量前者約二十噸、後者約三十三、四噸に上るべく、即ち一隻平均消費量に於て六、七割増す理窟であり、(3)更に船が大型になつて來れば航海距離も長くなる。従て千八百總噸の船が十日乃至二週間分の焚料炭を取て出たのに對し、二千七百總噸の船だと其倍の日數に對する焚料を用意すべき長航海に上る事とならう。

斯ういふ三つの事情から、横濱で賣れる汽船焚料炭の量は日清戰前と日露戰前を較べたら蓋し三倍にはなつて居たらうと考へられる。加ふるに東京を中心として諸工業が振興し、鐵道も着々として延長せられたが爲に、石炭消費高も増して來た。

此石炭は主として門司若松から運ばれるので(後には室蘭からも來る様になつたが)是が内地沿岸運賃の標準になる位永久的な大量のものとなつたのは先づ日清戰爭以後である。

第三款 邦人ブローカー元扱店の進出

戦後日本人の海運ブローカーが現はれて來た事も、我が海運市場生成に就て有力なる一事項である。佐藤勇太郎氏は我邦ブローカーの草分けであるが、同氏は神戸商業學校に英語教師として在職

中、明治二十二年日本米穀會社⁽¹⁾が外國商館から船を買ふに付、其通譯をした事が縁となり、竟に教職を退いてブローカーを初められた。當時は外商相手の船舶賣買の仲介のみであつたが、明治三十年頃より追々⁽²⁾チャーターブローカーとなつて來た。

⁽¹⁾この會社名は『神戸海運五十年史』所載並に佐藤勇太郎氏より直接筆者に與へられたる書面中の名と異なるけれども、太刀川氏の詳細なる説明に従ひ之を採る。⁽²⁾三井物産會社川

村常務談

明治二十年頃より大船主の元扱店として大いに活躍し、外商間にも多大の信用を博して居た太刀川商會は日清戰後は外國航路専門となつた。同商會は日本船の元扱店として、又經營振の公明正大なる故を以て信用を得、外國商館、支那商人の取扱に係る荷物をも日本船舶を以て運送する様になつた。一體日本の荷物（輸入米、大豆の如き）は日本船に積ます方が便利でもあり、船員一同勉強の結果成績も良かった爲に、段々日本船が使はるゝ様になつて來た。之に對しては上海だの香港だの、運賃に依らず、日本の狀況のみに依て、神戸に於て運賃を極めた。此手合せの運賃を新聞社へ報じたのを新聞が載せる様になつた。

明治三十一年四月の神戸又新日報を通觀すると、商品相場、株式商報等を載せた通稱相場面に、一段、六號活字で十八行、約五センチ八ミリ（曲尺一寸九分）角大の面積を塞いで、太刀川商會の『汽船運賃相場』が掲げられてあるが、夫には左の如き航路が誌されて居る。

汽船運賃相場

榮町二丁目 太刀川商會

内 國 航 路 之 部			外 國 航 路 之 部		
石 炭	自 門 司 至 横 濱 一 噸	一、八〇	石 炭	自 門 司 至 香 港 一 噸ニ付	一、五〇
"	" 唐 津 " 横 濱	二、二〇	"	" " 上 海 "	一、六〇
米 穀	" 神 戸 " 新 潟 百 石ニ付	七五圓	米 穀	" 西 貢 " 神 戸 一 擔ニ付	四二錢
"	" " 函 館 "	五五圓	"	" 蘭 貢 " 神 戸 "	六五錢
"	" " 小 樽 "	六五圓	砂 糖	" 馬 尼 刺 亞 " 神 戸 "	四〇錢
食 鹽	" 尾 島 " 新 潟 一 俵ニ付	一八錢	大 豆	" 牛 莊 " 神 戸 "	三〇錢
"	" " 酒 田 "	二〇錢			

右は現實手合せのあつたものださうであるから⁽³⁾、既に神戸でマニラ、西貢、蘭貢迄の運賃が極つた事が判る。(3)太刀川氏談

明治三十年には神戸の松井善次郎が日華商行の看板を掲げて牛莊豆粕運賃専門のブローカー業を開始し、同三十三年には勝田銀次郎氏が北清航路を主に浦鹽其他一般の外航荷扱を初めた。此他従前より活躍して居た太刀川商會は明治二十九年より外航専門となつて荷物は素より移民輸送にも活躍した。尙從來から在つた谷道、三上、小栗等の諸ブローカーも戦時中の働さに依て資力と勢力を

作り錚々たるものとなつて來たので、茲に略海運市場の機關が整ふて來た感がある。

明治三十六年四月一日の神戸又新日報を見ると、有力なる海運業者の經營又は扱船舶左の如くである。

三上	十三隻	北清、南清、臺灣、西貢方面
小栗	二十一隻	支那方面 内一隻外國へ傭船
谷道	十三隻	北日本沿岸、北海道、朝鮮、支那、香港迄
大原	九隻	内地沿岸、北海道、北清
中村	六隻	内地及北清
日本商船	六隻	同右

以下略

以上の事實を以て當時悉くの外國航海が邦人ブローカー又は船主の手で營まれ、日本の市場で運賃が皆極つたと考へたら夫は早計に過る。日本の外航がまだ外國市場に支配されて居た事跡が幾つも見える。例へば明治三十年佐藤男太郎氏が汽船三隻を以て口ノ津新嘉坡石炭運送を契約したが、是も『香港の英商ドッドウエル商會を経て締結したもの』翌三十一年廣海汽船が『神戸より空船にて米國西海岸タコマに航行し、同地竝にバナードに於て木材を滿載し天津に直航す。此契約も神戸の英商ドッドウエル商會の手に成り』たるものであつた。明治三十年から三十一年に掛けて三井物産では濠洲―横須賀石炭、唐津―桑港石炭、口ノ津―ホノル、石炭、北海道―桑港石炭、函館桑港硫黃、北米―東洋小麥小麥粉等色々バイオニアの外國航海を試みて居るけれども、『遠洋航路には主とし

て傭船、就中多くは外國船を配するの方針』⁽³⁾その外國船傭入は香港を中心とし、小船の方は上海の相場をも見た⁽⁴⁾ものであるといふ。

(1)『神戸海運五十年史』九九頁 (2)同上 (3)『三井物産會社船舶部沿革』九頁 (4)川村氏談

第四款 外的誘因

斯く躍進的海運業者もあつたけれども、まだまだ外商の力は強大であつたが、宛も此頃世界の諸方面に戦争や騒亂が起つた。是が我が海運市場の生成に對して好都合なる影響を及ぼした事と考えられるのである。

明治三十一年には西半球に米西戦争が起り、翌三十二年には英國の南阿戦争の火蓋が切られて英國は七十四萬噸の船舶を徴發した。これは恰も歐洲諸國及米國の財界が好轉して來た時で、東洋に出稼ぎに來て居た船も歐洲指して還つた。斯く若干空虚となつた處へ(三十三年)北清事變が起つて、極東に又一つ痛切なる船腹需要を發生せしめた。此が又日本の海運中心市場を生成せしめた一つの重大なる機縁ではあるまい歟。

此四、五年の間に神戸の新聞に變化が認められる。——尤も特別の注意を以てしないと解らない程の事ではあるが、——冷靜に批判すれば慥かに神戸港そのものが海運都市となりつゝある事、神戸の

海運市場が發展して來た事を、知らず識らず反映して居るを感じしめる。明治三十一年に載せてある汽船運賃相場は、四月を例に取つて見ると、一、五、十、十一、十二、十四、十六、二十四、三十の各日に出て居り、頗る氣紛れのあるが、段々頻繁且規則的になり、三十四、五年には略隔日となつて居る。又海運に關する記事を見るに、明治三十一年には運賃相場だけだつたのが、三十二年には『外航船舶神戸發着彙報』が載る様になり、更に『最近船舶』なる數行の記事も出る様になり、三十三年からは『社外船所在表』が凡そ一週一回(時には一層短い間隔で)載せられて居る。是は今日いふ所の配船表で、是が不定期船經營上如何に重要なものであるか迄茲で説及ぶ餘地は無いけれども、斯道の智識ある人にはいふに及ぶまい。従つてたつた一つのもの乍ら、此表が新聞に載せられる様になつたといふ事によつて、神戸が海運都市となつた事實の有力な證據を見せられた様な氣がする。

試みに明治二十五年三月の神戸又新日報を見るに左の如き記事が載て居る。

一、定期的に載て居るもの

汽船入出港表 毎日

汽船運賃相場 一ヶ月に十七回 (數日間毎日繼續の事もあり、四日間休載せる事もあり)

大原回漕店報(太刀川商會は此前年東京へ引上げた)

社外船所在表 一ヶ月に四回又は五回

輸出入表

二、定期ならざる記事

牛莊大豆及豆粕入荷豫報

外航齋信。大野海軍少佐の海事講話。

第五款 結 論

以上諸因子諸勢力が相合して、日本沿岸のみならず支那から香港邊迄に對する運送に就ても神戸が日本海運の中心市場となるに至つた。

『三井物産株式會社船舶部沿革』に云く』（一〇頁）

……『神戸港は……明治三十五、六年頃には既に本邦海運界の中央市場となりたるが、我船舶部の主要任務が前記の如く内外各支店に對して運賃引受をなし、而して所要船舶は歐米或は香港、上海並に内地の各市場を通じて内外國船を傭入るに在れば、本部を本邦海運中心市場に置く事は事務總括上至便なるを以て、明治三十七年三月一日遂に當本部を門司より神戸に移轉し』云々と。後に擧げる如く歐洲戰爭當時迄の本邦海運市場の中心勢力は三井であつたのだから、此三井が船舶部の本部を神戸へ移したといふ事實は蓋し何よりも有力なる折紙の付いた事と謂ふ事が出来るのである。

第三節 日露戰役後歐洲大戰以前

日露戰爭を経て我邦は始めて世界海運國の仲間入をした。従て其海運市場も著しき發達をした譯で、『神戸海運五十年史』は（一五一頁）

『日露戰役を経て形勢一變し、東洋の海運中央市場は上海、香港より轉じて神戸に移れり』

と書いて居る。是れ迄日本の海運の爲の市場であつたものが、極東全體に對する一市場と迄進んだので、其後我が船舶の増加と、歐洲船舶の極東引揚等と相待て愈我海運の重要性を増し、丁度歐洲大戰の勃發に際しては、大に飛躍すべく相當の地盤準備が出来て居た。

此十年間に市場を發育せしめたる原因勢力としては是迄に述べたものと性質は違はない。只遙かに大規模に又は基礎が確實になつたといふ迄である。左に之を列舉しよう。

一、船舶の激増

日露戰爭は日清戰爭に較べると規模が全で違ひ、兵員に在ては百萬の大軍に上り、戰線長大、日子も長かつた。だから御用船も多い時は陸海軍併せて六十七萬噸に上つた位での明治三十六年本邦在籍船舶は六十六萬噸であるから、開戰當時の船舶のみでは悉く徵發しても足りなかつた勘定である。

(註) 此二ヶ年間の新造、輸入其他左の如き數字に上り、之に依て軍用を辨じ且輸出入の用に應じたのであつた。

新造	輸入	捕獲	明治三十七年		明治三十八年	
			隻數	總噸數	隻數	總噸數
二〇〇	七二	六四		二三、二六四	一二二	三三、〇三九
				七七、二九八	一〇〇	一三八、七〇六
				一五〇、七六三		

(1)『神戸海運五十年史』一二九頁 (2)同 一三一頁

斯ういふ事情から明治三十六年には六五六、七四五噸しか無かつた日本の汽船が、三十九年には一、〇三四、四五六噸に激増し、隻數としても四百十隻増した。

斯くの如く、戦争といふ非常の要の爲に激増したものは、戦争が終れば不用のもので、自然外國航路に用途を求めねばならぬ。就中輸入した船は主として當時の大型の部類に屬したのであるから、特に然りである。

明治三十六年本邦在籍汽船の一隻平均噸數は約六五〇噸であつたが、輸入船は略倍に當つて居る。之を簡々に見ると、重量噸にして社外船主の輸入船は過半は三、四千噸であり、圖抜けて大きいのは少數ながら、六千噸、七千噸に上るものもあつた。『神戸海運五十年史』一三二—一四〇頁

船が急に殖え、之が用途を探さねばならぬのにブローカーは直ぐには殖えない。そこでブローカーの鼻息が荒くなつた。之より先明治三十四年日本船主同盟會が創立せられ、船主を正會員としブローカーを準會員として居たが、ブローカー中の有力者は準會員として眼下に見下される如き待遇を快しとせざりしが、船舶増加の爲彼等の地位重さを加ふるに及んで終に爆發し、ブローカーは同盟會を脱退し海運業組合を組織するに至つた如き挿話もある。(3)

(3)『神戸海運五十年史』一四九頁、S 商船會社常務江氏直話

明治四十三年四月政府は外國中古船の輸入を防止し、日本に於ける造船業の發達を獎勵せんとす

るの趣旨より關稅法を改正して、外國輸入船に關稅を課する事とし、翌四十四年七月より實施する事にした。實施後は船價は當然昂騰すべき見込で、四十三年五月より四十四年に亘り輸入されたもの重量約十八萬噸に上るといふ事であつた。(註) 此輸入の如き、特に戰爭時に船を輸入した人々の小説的成金談に魅せられて船に投資する人々が少くなかつた。是等の人々は只漠然と船に手を出すのだから、其海運業者に依頼する事素より切である。

(註) 實際は明治四十三年、四年だけの輸入は十萬噸を僅に超えた許り。大正元年の分を合算すると丁度十八萬噸になる。

二、貨物の増加

日露戰後の荷動きも我が不定期船の活躍に都合のよいものが少くない。遼京半島が我が租借地となつた結果、其方面に邦人企業の足掛りを得、⁽¹⁾ 大連から出る大豆豆粕、後には撫順炭(明治四十四年頃より)等の貨物が我が船腹を肥やす事となつた。⁽²⁾ 豆粕は戰前一年十萬噸見當を日本へ輸入した丈のものであつたが、是よりは一年三、四十萬噸の大豆が歐洲へ向けて輸出さるゝ事となつた。

(1)『神戸海運五十年史』一四三頁 (2)同二〇八頁、二四四頁

復州双頭灣の豹子窩方面の鹽が明治四十年頃より内地に輸入せらるゝ事となり、當初は一ヶ年十萬噸見當であつた。同書

北海道産枕木及坑木を支那へ輸出する事は前からあつたが、復荷として開平炭の輸入は日露戰後

の事である。是も年毎に其量を増し、大正三年には鐵道省のみでも二十六萬噸に上つたとあるから、内地朝鮮を合せる時は蓋し四十萬噸を超えた事であらう。『五十年史』二二二頁、二四五頁

ポーツマス條約の結果露領沿海洲出漁の權確認せられ、爾來使用船舶漸増して大正二年には使用船舶合計三四三隻、一〇二、四四七噸と注せらるゝに至つた。

營口、太沽其他渤海灣各地に産する天鹽も新たに加はつた貨物で、其浦鹽斯德に送らるゝもの年四、五萬噸を下らず、揚子江方面に向ふもの年十五萬噸に上つた（浦鹽向の航海には中甲板より下に主として天鹽を滿載し、中甲板には支那人出稼苦力を乗せ、一年の苦力乗客十萬人を下らなかつた——上甲板には生牛を積んだものである）⁽¹⁾『五十年史』一四四頁 ⁽²⁾同二四五頁

濠洲へは日本から材木を持つて往つて羊毛を積んで來た。明治三十五六年から燐礦石が世界各方面に肥料として使はるゝ様になり、三井物産では逸疾く三十六年に社船を太洋島に廻航して積取らせたが、戦後は諸社外船が同島を初めクリスマス島、プラタス島、アンガウル、ラサ島等に積取に向ふ事となつたし、四十一、二年より歐洲へも輸出さるゝ様になつた。『神戸海運五十年史』二〇二—二〇三頁

臺灣に於ける砂糖の栽培は領臺後幾くも無く始められたのであるが、段々發達し、日露戦後に至つて、同島産米穀と共に内地向の荷物として纏つたものが出る様になり、各社間爭奪の的となるに至つた。『神戸海運五十年史』一九八、一九九頁、三井物産川村氏談。

三、世界海運界の景況

歐洲始め世界一般海運界の景況が此間日本船舶の遠洋進出を容易にした事情をも見遁す事は出来ぬ。明治三十九年より四十年（一九〇六、七年）に掛けて世界的海運不況の爲、東洋へ出稼に来て居た歐洲船舶の本國へ歸還するもの多かつたが⁽¹⁾明治四十二年五月頃より景氣恢復し初めた。四十年には濠洲及英國炭礦夫ストライキの爲英國始め歐洲、濠洲、米國西岸等到處で炭價暴騰したので日本炭を日本船舶に積んで濠洲及歐米に輸出し多數の船腹を消化した。⁽²⁾更に又伊土戦争が起つた爲、歐洲に於ける船腹需要熾となつたので、歐洲より東洋に向ふ船舶著しく減少し、加ふるに支那の革命勃發し、漢口其他の地方に破壊が行はれた結果、都市建築材料として本邦木材が輸出せられ、船腹を要した等で、同年輸入の船舶は種々なる外國航路に進出する事を得た。⁽³⁾

(1)『神戸海運五十年史』一六九頁 (2)同一七七頁 (3)某不定期船會社運賃報告

翌明治四十四年（一九一一）には獨逸甜菜の不作により、爪哇糖の歐洲に於ける需要急切なりし爲、運賃昂騰し、本筋としては九州―新嘉波の石炭を積んで往航し、爪哇糖を取るのだけに、石炭など顧るに遑あらずしてバラスト直航し、⁽⁴⁾爪哇歐洲に就航した様な景氣であつたから、極東に残留して居た那威船も歐洲へ歸還し、本邦輸入船舶は恰も其空隙を塞ぐ役割を演じた形になつた。米國航路に向つても主として小麥の積取に活躍した。⁽⁵⁾某社報告書

明治四十五年（一九一二年）三月には又英國に炭礦夫の同盟罷業が起つた爲、新嘉坡及印度方面へ日本炭の輸出を促がし、少からぬ船腹を之に消化されたといふ。

當時我邦不定期船界の牛耳を取り、市場を一手に支配するの地位に在りし三井船舶部の明治四十五年五月より大正元年十月に至る（一九一二年）市況報告中に左の言がある。曰く

『一般の海運界は頗る順調にして、船主は多く古船を購入して多大の利益を見、本年初以來輸入せられたる噸數實に約十五萬噸の多きに達し、尙引續き商談中のもの多く、爲に船主自衛策として航路區域の擴張に力むると同時に、船主の頭腦亦世界的運賃率を云爲するに至りたるは我海運界發展の自然の結果なり』。

と。即ち本邦船主の智識は世界的になつて來た譯である。

四、船舶取扱業の發達

以上三項に亘つて説いた所悉く船舶ブローカーの活動を求むるか若くは彼等の地位を重からしむるものである。果して彼等が段々勢力を得來れる事實が明かに認められる。

先づ有力なるブローカーの増加した事で、明治四十五年現在の海運業者として『神戸海運五十年史』に挙げられてある者三十八店ある。其中元老と推されてある者三上豊夷、佐藤勇太郎、谷道清之助、小栗松三郎、大原幾藏等あり（内佐藤、小栗は現今も盛大であり、谷道も營業を續けて居る）

之に次ぐ歴史を有して他日錚々の名を成せる人々としては勝田銀次郎、上西龜之助、日下部久太郎、山下龜三郎、福井捨一、成瀬正行の如きがあり、又所有船一萬五千噸以上に上る社外船主が九人を數へて居る。

當時定期傭船せる噸數を見るに（五十年史二〇六頁）

支那人及歐米人へ 五五、〇〇〇噸

三井へ 八八、〇〇〇〃

日本海運業者へ 六七、〇〇〇〃

で本邦海運業者の勢力が遙に外國人を凌駕せる事を知るのである。

特に面白く感ずる事は從來海運市場の標準噸數は總噸數であつたのを、明治四十五年頃から重量噸による事となつたさうであるし、⁽¹⁾又定期傭船は一般に六ヶ月を最長期として居たのを普通一般に一ヶ年間とする事となつたといふ。⁽²⁾この二事ともに海運市況の良好なるに従ひ貸船主義の船主の腰を強くせしめたる現象に外ならぬけれども、此中重量噸を標準とする事は、從來の傭船關係が郵商船即ち定期船が重きを爲して居た時代から、愈不定期船、貨物本位の時代に這入つた事を示すもので、事小なるが如くなれども、市場發達の上から見ると看過すべからざる一轉機と見るべきであると考えられる。

(1)(2)五十年史二〇七頁

要するに明治の末大正の初に及んでは、我が海運業者も世界運賃を云々するに至り、東洋の海運中心市場は香港、上海から移つて神戸となり、我が市場は世界の有力中心市場として陣立が漸く整ふに至つた。

第四節 歐洲大戰以後

有史以來最大の規模を以て戦はれたる歐洲大戰は我邦の海運を單なる貿易（並海運）補助機關の地位より、夫れ自身一個獨立の産業たる地位へ引上げた。同時に其活動の範圍を世界的にし、神戸をして一躍世界的海運中心市場とならしめた。

一 大戰に於ける船舶の重要性

英國の首相ロイド・ジョージが、『戦争の勝敗は一に船、二にも船、三にも船である』と道破した如く、全く船舶は聯合諸國の死活を司る鍵であつた。一九一七年二月獨逸潛航艇が中立國たると交戦國たるの區別無く、且無警告を以て商船を撃沈する事となつてより、僅に三ヶ月間にして被撃沈船一千隻に上り、英國船舶の如き、其二週間の統計では、航行船四隻に付一隻の撃沈に會する有様で、是では忽ち無條件降伏を餘儀なくさるゝかの如く、全く上下の心膽を寒からしめた。⁽¹⁾

(1) Allied Shipping Control, pp. 121—122.

斯くて毎月五六十萬噸乃至八十餘萬噸を撃滅せられ、同年秋には世界の船舶は開戦以來千七百萬

重量噸を喪ひ其半分も補充せられず、而して英佛伊三ヶ國の直接軍用に使用して居た船舶だけでも確かに五百萬噸以上に上つて居た筈であり、^(註)其上船舶の用は益々増加し且急迫を告げて居た。

(1) Ibid, P. 364, P. 137.

(註) (1) サロニカ、メソポタミア、パレスティン、東アフリカ等への遠征隊を補充し維持する爲に兵員軍需品を續送する必要あり (2) 加奈陀、南阿、濠洲及新西蘭より補充兵を歐洲に送るの要あり、(3) 佛國に於ける戦争の規模は日毎に擴大し且戰術發展の結果として軍需品類の消耗益々増加を來し (4) 其上、海軍の活動最高潮に達し、對潛航艇戰のみでも商船の補助を要する事極めて切實であり (5) 加ふるに英佛伊とも次で來るべき冬及來春中食物甚しく窮乏すべき豫想にかられ、極力準備の要を思はせた。(6) 其上以下に擧ぐる二三の戰慄すべき事項は豫想せられなかつたのが寧ろ當時としては幸ひであつたのであらうが、兎に角船腹需要の上には極めて急迫なる因子となつた。即ち (イ) 未曾有の霜の爲め船舶が紐育港に閉込められた事 (ロ) 獨逸がバード・カレー炭田地方に進出した爲佛蘭西の石炭供給を根本的に覆して了つた。(ハ) 戰闘による死傷激甚なる爲米國兵士所要數は最初豫想の二倍に上るに至つたといふが如き即ち是れ。Allied Shipping Control, pp. 144-5.

以上の如き事情を順々に述べて居ては際限が無く、本題から餘りに離れ去る虞があるから略するが、一九一七年秋迄は聯合側に於て船舶徵用に關し統制が出來て居らず、手に手に船を或は徵用し或は傭船し或は運送契約して居る。斯く無統制に船を求めた事は必要以上に市況を硬化せしめた。又潛航艇の跳梁と諸方面の用は市況をして實際的需給以上に心理的效果を働かせた。加ふるに歐洲諸國は疾くに船舶の外國賣渡しを禁じて居る事が、船腹の供給を極端に制限する結果となり、最後の救を日本にでも求めるべく餘儀なくさるゝに至つた。

(1) 逓信省臨時調査局海事部報告第一號『各國戰時船舶管理制度概要』

二 日本不定期海運の世界的大發展

斯くの如くして從來は歐洲と懸絶して殆ど全く別天地を爲して居た本邦の海運市場に、歐洲より引合が盛に入込み、本邦海運史上空前の事實として、大正五年より七年に至る間に外國へ賣られ輸出された船舶百二十六隻總噸數一四一、一四三噸、外國への傭船高大正五年十二月現在五十一隻一五八、九三五噸⁽²⁾に上つた。私は丁度大正六年より海運界に入り、大正の末年迄オフィス生活を味はつたもので、其中六年より七八年頃は外國航路配船にも聊か關係した爲、特に印象も強く興味深いものがある。(2) 逓信省調、拙稿『本邦船舶輸出禁止の可否』國家學會雜誌三一卷四號

當時の我國は、大正六年十月一日より船舶管理令を施行する事となり、船の輸出を禁じ、外國への貨船、傭船、外國港間の航海も亦殆ど禁じ、只日本の貿易を助ける等の理由あるものゝみを許可した。さなきだに我邦の在籍船舶は大正六年に於て漸く百八十萬噸で、外國の用に應じ得べき船舶は極めて僅少であつただけけれども、蘇士以東に求むべき船舶は日本を措ては他に絶対に無かつた。之が爲神戸は全く蘇士以東唯一の中央市場となつた。『神戸海運五十年史』は『神戸は世界海運中央市場として海運策源地となり、一時全世界に涉り、海運を支配するに至れり』と謂つて居る。公平に觀て是は聊か誇大であるけれども、兎に角俄然大飛躍の幕を展開し來つた事は疑も無き事實で、試みに歐洲

戦前と戦時戦後の本邦船舶遠洋配船の狀勢を比較して見れば、數字は何よりも雄辯且適確である。

（三井船舶部調による、『神戸海運五十年史』三三一—三三七頁）

注意 大正七年迄の數字は總噸數、九年以後のは重量噸。故に以前の數字一〇〇が九年以後にはザツト一五〇位になつて表はれてゐる。

就 航 路	大正三年 五月一日	大正五年 八月一日	大正七年 八月一日	大正九年 八月一日	大正十一年 八月一日
(一) 歐洲東洋相互間 <small>（地中海就航船を含む） 但スエズ經由</small>	二隻 九、三一四噸	六隻 一九、六五四噸	一二隻 四三、〇二五噸	六〇隻 四五三、八二一噸	六隻 三八、四一一噸
(二) 大西洋方面 <small>北米大西洋岸—歐洲 南岸—北米東岸及又ハ 西岸—歐洲相互間 南岸—北米歐洲及又ハ 東岸—アフリカ相互間</small>	一隻 五、一六三噸	一三隻 四六、九四〇噸	五隻 一六、五〇一噸	四二隻 三三三、五四二噸	二八隻 二六〇、六一七噸
(三) 太平洋方面 <small>東洋—南北米相互間及 又ハ歐洲 印度、濠洲—南北米相 互間共ニ太平洋經由</small>	一隻 四、二九四噸	四七隻 一八〇、九三三噸	六一隻 二五〇、五〇三噸	二二隻 一七八、七一二噸	二五隻 二二六、〇〇八噸
(四) 印度洋方面 <small>アフリカ東岸—地中海 アフリカ及又ハ印度— 東洋 濠洲、印度及又ハア フリカ</small>	一隻 三、六八〇噸	六隻 一七、五七七噸	二一隻 七〇、三八七噸	一七隻 九七、三五四噸	一隻 一〇、〇八五噸

(五) 濠洲方面 太平洋—濠洲 マカデア—濠洲 東洋方面—相互間	六隻 二八、〇七二噸	一一隻 三〇、二八二噸	一二隻 三五、〇七六噸	三九隻 二、二八、八〇六噸	四隻 二五、四四一噸
(六) 近海二區 並に太平洋島、マカデア アンガール—東洋	三二隻 一二九、九六八噸	三二隻 一〇〇、二二四噸	六一隻 一五七、五七五噸	三五隻 一六四、四九四噸	三八隻 二三一、六九六噸

即ち戦前に於て(1)(2)(3)の三航路を合せて就航船僅に四隻二萬噸弱であつたのが、大正九年には實に百二十有余隻九十六萬噸(重量)に上つて居る。何としても三十余倍である。

當時運賃の標準を以て目せられたる門司濱石炭は戦前一噸一圓が採算運賃と稱せられたが、開戦間際には五六十錢に落込んで居たのに、大正四年より漸次上騰し、七年には十圓をも突破した。船價も戦前には大體一噸八磅見當であつたものが最高千圓の聲を聞いた。傭船料も戦前には大型一圓五十錢見當のものが、内田汽船の佛國政府に傭船したものの如き二箇年間で月五拾圓といふ高率であつた。是を以て海運界は所謂成金時代を現出し、昨日徒手空拳のブローカー一躍して船主となるもあれば、舊來の船主は忽にして大富豪となつた。其雄なるものゝみを拾つて見ても、從來より既に有力者にして更に大を成した者には辰馬、八馬、岡崎、板谷、乾等あり、舊來よりの船主にして門閥家といふべきは廣海、岸本、原田等あり、比較的歴史の新らしいもの、又は歐洲大戰によつて急遽擡頭したる船主に勝田銀次郎、内田信也、山下龜三郎、橋本喜造、中村精七郎等を初めとし、互光商

會河内研太郎、上西龜之助、東和汽船菊地吉藏、三宅駿二、松昌洋行山本唯三郎、目下部久太郎、帝國汽船鈴木商店、太平洋海運、豊崎汽船、村尾汽船等實に屈指に違がない。ブローカーも戦前三十餘名より激増して戦時中百十五名となり、戦後激減したといふものゝ尙八十名を算した。(五十年史)

三 戦時の發展から残した組織

山下、鈴木等は特に全世界の要地に支店出張所出張員を置き、更に補ふに代理店を以てし殆ど至らぬ限なき經營網を張つた。勝田、太平洋海運、國際等も海外進出を試みた。そこで大戰前には極東以外の方面の引合は倫敦市場を通じて日本の市場へ這入るのが原則であつたものが、大戰以來世界諸方面から直接引合が這入つて來る様になり、且、『赤電』なる外國から引合や情報の這入る店が殖えて來た。

斯くの如く世界の有力市場として實力も備はり、働きをする様になつたに就ては、此市場を組織あり統制あるものにし、取引方法を刷新して國際的競争に備へようではないか、といふ意見から、大正十年神戸海運集會所の創立を見るに至つた。當時創立提案者の抱負では倫敦のボルチック・エクスチェンヂを模範として荷主、船主、經營者を一堂に會し公開取引を行はせようとの考であつたが、出來上つて見ると其企圖は實現せられなかつた。其等の點に就ては次章に別に説く事として、茲では我邦の海運市場の實勢力の發達と、市場を組織せる船主、海運業者等の自覺が竟に茲までに來たと言ふ丈に止めて置く。

其後歐洲諸國の復興努力が効果を擧ぐるに従つて、我が船舶は漸次極東の本據へ逐還されるに至つたけれども、兎も角斯くの如く世界各方面に飛躍した事實は尠くとも若干の商業的關係を作らずには置かなかつた。荷主との關係は稀薄であつたとしても、代理店網を各方面に編成する事が出来たり、商港の慣習、荷役力、經費、荷動系統等に關して實際的智識を得たり、船員にも實驗を與へて世界を家とする心持を養はしめた。斯くて船主もブローカー又はオペレーターも、船員も愈世界を單位として語る事が出来る様になつた。

近年の統計上最も多くの繋船を出して居る昨年八月以降最近に至る間を見ても我が不定期船の外國航路に就船せるもの、歐洲方面に九萬噸乃至卅萬噸、北米大西洋方面に二、三十萬噸、其他北米太平洋方面、濠洲印度方面、南洋海峽殖民地方面を合せ、外國航路合計百十一萬噸を最少とし、最近では百七八十萬噸に上つて居る盛況で、つまり世界的に極端なる不況のあほりを啖つても歐洲及大西洋方面に三四十萬噸は踏み留まり得るものゝ如く見える。今後いつも是以下に下る事無かるべしといふ保證は付けられぬけれども、英國に於て二百五十萬乃至三百萬重量噸もの船腹が繋船されてあつた際に於て(注)尙是れだけを彼方面に維持し得たのだから、頗る人意を強くするに足る。是は歐洲大戰以前には見られなかつた一大事象である。

(註) 英本國の繋船數 遞信省調 一九三〇年七月一日 九一八、八五三 登薄噸 一九三一年一月一日 一三三一、一四七 登薄噸

船 狀 況 (神戸海運集會所調)
(重量噸數 2,000 噸以上船)

南洋海峽殖民地方面		近海一區		入 渠 中		繫 停 船		其 他		合 計	
隻數	重量噸數	隻數	重量噸數	隻數	重量噸數	隻數	重量噸數	隻數	重量噸數	隻數	重量噸數
42	272,079	381	1,660,419	17	97,562	20	91,194	11	84,273	603	3,396,837
43	279,928	350	1,490,756	44	218,323	14	67,998	6	19,839	605	3,409,288
43	281,811	318	1,293,268	46	235,280	16	68,332	25	117,287	610	3,448,230
49	317,619	340	1,400,844	44	228,677	9	27,340	14	99,141	607	3,415,585
50	408,349	365	1,529,455	36	215,332	6	23,900	24	75,226	607	3,415,585
41	337,415	401	1,797,179	30	197,308	9	35,890	18	102,153	607	3,415,585
28	285,947	420	1,867,081	30	189,534	19	37,340	19	134,660	607	3,415,585
24	267,976	438	2,003,649	35	216,257	7	26,025	9	21,967	607	3,415,585
30	213,452	438	2,031,625	20	136,543	7	26,025	5	20,139	607	3,415,585
39	256,908	404	1,824,773	25	157,037	13	48,652	7	46,406	610	3,437,355
43	281,226	382	1,700,391	25	147,655	13	48,652	14	76,367	610	3,437,355
50	320,621	360	1,548,672	28	165,377	14	52,911	8	29,522	610	3,437,355
55	346,269	336	1,379,673	30	160,455	14	52,911	3	25,761	616	3,489,632
53	322,754	312	1,220,498	28	155,932	14	52,911	6	14,811	616	3,489,632
58	342,657	300	1,168,980	38	200,319	14	52,911	4	10,718	616	3,489,632
60	353,774	324	1,298,650	32	180,752	10	38,692	4	23,734	616	3,489,632
68	420,967	340	1,426,269	32	190,324	10	38,692	8	59,925	616	3,489,632
56	345,762	366	1,603,258	35	214,013	10	38,692	12	68,118	616	3,489,632
64	386,459	392	1,790,372	24	151,437	6	26,446	8	30,833	616	3,489,632
61	375,489	417	1,967,473	30	203,650	6	26,446	5	12,424	616	3,489,632
54	332,727	435	1,103,438	20	130,726	6	26,446	6	20,767	610	3,461,584
57	374,621	406	1,870,259	24	150,668	6	26,446	6	15,151	610	3,461,584
57	373,887	388	1,728,735	32	192,519	6	22,446	5	34,764	610	3,461,584
65	402,737	355	1,520,041	39	249,812	15	62,674	3	32,643	610	3,461,584
73	445,102	323	1,354,270	31	202,817	17	70,413	13	34,205	610	3,461,584
73	440,617	302	1,240,363	42	260,739	26	110,435	16	91,525	610	3,461,584
90	520,773	300	1,250,261	42	258,511	27	109,945	11	95,832	610	3,461,584
110	588,418	307	1,316,589	35	264,218	19	72,315	12	92,464	608	3,446,256
120	650,128	329	1,467,390	26	218,035	12	41,888	4	21,024	608	3,446,256
89	531,398	380	1,751,542	18	132,669	7	26,038	2	14,135	602	3,439,724
70	420,046	410	1,963,077	23	178,525	9	42,368	2	12,710	602	3,439,724
43	243,065	400	1,918,710	20	117,365	40	263,519	6	26,328	602	3,439,724
45	257,175	396	1,880,291	18	109,663	40	263,519	4	29,843	600	3,431,246
52	289,710	372	1,730,853	17	98,321	44	273,590	3	14,016	600	3,431,246
60	332,724	334	1,552,535	16	90,628	62	299,721	3	10,572	600	3,431,246
64	377,816	308	1,359,428	20	108,410	63	321,716	7	35,656	600	3,431,246
70	411,028	291	1,230,750	20	113,267	64	325,279	6	44,896	595	3,400,792
65	375,575	261	1,049,372	28	162,613	63	313,058	15	88,225	595	3,400,792
60	360,038	269	1,087,496	41	230,265	49	230,310	2	4,865	595	3,400,792
56	353,163	296	1,230,457	35	200,511	30	142,630	19	105,410	595	3,400,792
50	329,282	329	1,401,904	28	160,379	23	102,781	9	50,248	595	3,400,792

日本社外船配

區域及時期				歐洲方面		北米大西洋方面		日本 / 北米太平洋方面		濠洲印度方面	
				隻數	重量噸數	隻數	重量噸數	隻數	重量噸數	隻數	重量噸數
昭和三年	一	月	一	20	188,411	24	224,900	74	687,899	14	96,100
	二	月	一	20	188,411	26	242,866	82	759,658	20	141,509
	三	月	一	24	236,155	24	232,838	87	799,257	27	194,002
	四	月	一	28	253,416	16	147,098	84	780,733	23	160,717
	五	月	一	22	203,240	18	169,045	72	680,629	14	110,409
	六	月	一	21	194,035	16	150,840	61	568,263	10	62,502
	七	月	一	19	171,779	20	178,993	48	464,699	13	85,502
	八	月	一	21	189,581	18	166,045	42	423,293	13	90,792
	九	月	一	20	184,007	22	203,496	50	481,510	15	118,788
	十	月	一	22	204,286	23	212,091	59	548,940	18	138,262
	十一	月	一	23	202,964	26	240,138	64	589,867	20	150,095
	十二	月	一	24	212,463	26	239,381	76	688,478	24	179,930
昭和四年	一	月	一	25	212,643	30	278,361	96	831,807	27	201,752
	二	月	一	28	240,869	30	277,316	110	954,637	35	249,904
	三	月	一	30	258,625	29	268,864	102	900,826	40	285,732
	四	月	一	27	230,895	30	274,886	86	778,243	43	310,006
	五	月	一	24	203,081	24	219,833	72	653,675	38	276,866
	六	月	一	22	202,276	21	193,801	66	605,329	28	218,443
	七	月	一	20	183,470	17	156,984	65	600,886	20	162,745
	八	月	一	15	138,632	14	129,206	56	528,048	12	108,264
	九	月	一	13	120,265	13	118,987	53	513,364	10	94,864
	十	月	一	16	147,761	18	151,397	65	615,246	12	110,035
	十一	月	一	20	183,426	16	135,631	65	608,244	21	177,932
	十二	月	一	23	212,675	17	151,029	65	602,907	28	227,066
昭和五年	一	月	一	27	249,236	19	169,746	70	645,081	37	290,714
	二	月	一	23	212,388	23	198,625	63	582,868	42	324,024
	三	月	一	18	168,224	23	199,840	57	534,060	42	324,138
	四	月	一	16	148,867	22	190,246	54	519,924	31	253,215
	五	月	一	12	111,839	23	199,246	54	520,822	26	216,384
	六	月	一	10	95,079	21	183,689	58	556,406	17	148,770
	七	月	一	9	85,710	17	150,321	52	494,138	10	92,829
	八	月	一	10	95,321	19	170,892	53	509,178	11	95,346
	九	月	一	12	114,594	22	189,766	50	479,857	13	106,538
	十	月	一	16	152,261	32	279,924	47	459,796	17	132,775
	十一	月	一	22	208,289	34	293,816	50	488,924	19	149,037
	十二	月	一	25	236,219	38	334,061	42	453,307	28	204,633
昭和六年	一	月	一	32	301,985	34	300,722	40	395,009	38	277,856
	二	月	一	32	284,071	27	235,769	44	421,243	60	470,866
	三	月	一	30	267,481	23	197,755	48	454,739	73	567,843
	四	月	一	24	211,865	24	206,796	40	381,889	71	568,071
	五	月	一	23	202,236	27	231,745	44	418,166	62	504,051

第五節 本邦海運市場發達の趨勢概括

以上本邦海運市場發達の狀態を船腹の需要と供給の方面とから描出すべく努めて見た。茲に過去四五十年に亘つて見られる發達の主潮を概括して見よう。

一、我が海運市場が漸次擴まつて來た。

日清戰爭以前の我が市場では僅に日本沿海の運送に對して船腹が取引さるゝに過ぎなかつた。日清戰爭から日露戰爭迄の間に於て現今の近海二區位迄即ち凡そ新嘉坡、爪哇以北以東の運送取引が此市場の中へ這入て來た。日露戰後歐洲大戰前に於て我が海運市場は世界的の智識を有つ様になり世界大戰に依つて、世界的經驗を得、爾來此市場は世界有數の大中心市場、孟買以東では最大の市場として世界的に重きを爲すに至つて居る。

運賃標準を極る事も亦市場の力であるが、日清戰爭以前に於ては本邦市場で極る運賃は専ら内地沿岸航海に適用さるゝに過ぎなかつた。日清戰爭を経てからは我が市場で極る賃率は香港以東以北に對しては標準と見る事を得るに至り、日露戰後歐洲戰迄の間には若干の進展はあつたけれども、賃率標準力の上に格段際立つた變化を擧げる事は困難である。世界大戰後は我運賃市場で定まる率は尠くも新嘉坡、場合によつては孟買以東の市場を支配する賃率となつて來た。

二、荷物の數が殖え、量も大きくなつた。

内地沿岸の荷動きにも著しき變化があつた。其昔盛であつた瀬戸内海より日本海岸、北海道に向つた鹽の如き、他の物が各方面に殖えた爲、今は全く影が薄くなつて了つた。日清戦争の頃より重要貨物となつた門司濱の石炭は現在に至る迄運賃市況の標準として重きを爲して居る。古くより在つた北海道方面よりの木材は殆ど伐り盡され、明治の末期より樺太が市場に出て來、近年その運賃率は大型船の運賃に對する代表として重要視せられて居る。

海外航路に於て日清戦争の前より牛莊よりの大豆、西貢よりの米があつたが、同戦後には蘭貢より米が来る様になり、馬尼刺爪哇より砂糖の輸入と支那よりの鐵礦が加はり、日露戦後は又南洋の鳥糞が新貨物として現はれ、歐洲大戰前後より北米木材、小麥が又重要貨物となつて來た。特に面白い事には日清戦争時代迄我邦は米、木材、石炭の輸出國であつたのが、輸入國に轉じた事である。但し海運貨物としての九州炭は今も尙輸出があり、撫順炭の東洋諸港進出も著しい。

三、日本の海運市場を組織立てようとの努力は歐洲大戰中に企てられたけれども、其成立後の運用は期待に伴はず、集會所は利用せられずして取引は個々の船主又は其代理者の店で行はれて居る。併し船主は船主で、ブローカーはブローカーで、協會又は組合を作つて團結し、更に船主ブローカー及荷主、保險業者を一團に集めた海運集會所は團體として漸次發達しつつある。

四、ブローカーは漸次増加して歐洲大戰時より直後に掛けて餘程増加したが、其後少しく整理せ

られた。夫でも今神戸だけで籍のあるもの百四十餘名の多數である。

ブローカー近年の傾向は専門化する様で、或は貨物の種類、或は航路、或は荷主により、或は船の賣買を得意とするもの、或はオペレーターたるもの等自然の間に色彩が出来て來た。(第三章第三節)

海運ブローカーは株式ブローカーの如く短命では無い。其成功者は結局船主となるものゝ如く見える。

五、前後を通じて本邦海運市場を牛耳る海運業者は各時代に於て一又は二の非常な少數者で、是が市場を指導する如き地位に立つ様である。是には相當の理由がある様に考えられる。(第三章第五節)

第三章 本邦海運市場の現狀

海運市場とは海上運送に對する需要と供給の結ぶるゝ所であるから、需要の來る方面と供給の方面を見る必要がある。仍て茲で本邦の不定期海運を營養する重要貨物を略説し、次に運送側の組織を述べて更に其組織と働きを見るといふ順序にしたい。

第一節 本邦不定期海運の重要貨物

本邦不定期船の運ぶ主要貨物は凡そ十種位のもので、其第一は疑も無く

石炭である。其海運貨物となるものは九州炭年額約九百萬噸と北海道炭同約三百萬噸とで、外

に撫順炭の輸入が約二百萬噸ある。(1) (開平炭年額五十萬噸は特殊貨物で一定の船舶を充る要あり、不定期船貨物と見る事は出來ない)

(1) K. Nanjo, *Transportation and Distribution of Coal in Japan*.

石炭は暖房用にも充てらるゝが故に夏季は自然出廻りが減じ冬には増すが、使用量の大部分は製造工業と運送用であるから、(一)年中荷動がある。(二)荷物の量として前記の如く一千二百萬噸、輸入を合算すれば一千四百萬噸に上り、平均一ヶ月約百二十萬噸。假りに月二往復半出來ると見れば常に五十萬噸の船腹を肥すに足る、此二つの理由から本邦貨物中の最重要品で其運賃は市況の標準と看做されて居る。(三)且九州又は北海道から京濱又は阪神としても航路が短いから、日敷を要せざるにより船線に窮した場合引合中の手塞ぎに之に就航させる事も出来る。斯く避難所的に利用さるべく常に在る貨物で重寶だが、本來ならば貳千噸乃至四千噸位の小型船の荷物であるのに、例外的中型乃至比較的大型船が臨時に闖入する時は忽ち運賃を攪亂する結果を生ずる。

木材 次は木材でズット以前は北海道から出たが、明治末年より樺太が出初まり大正十一、二年より特に盛となつた。昭和三、四年の成績が一年一千貳百萬石、露領沿海州六、七十萬石、北見天鹽四五十萬石。(1) 四石を船の一重量噸と見てザット三百二十萬噸。之を四月から十月迄の七ヶ月間に積取るとすれば一ヶ月平均五十萬噸の荷物でなか／＼大きい。(1)海軍年鑑昭和五六年版 尙『海運』第百七號八

五頁佐藤國太郎氏の談話參照

此荷物は冬季は積地が結氷するにより、四月から十一月迄とされてあり、七千噸級内外の大型船の消化用に最も重要視され、此運賃が大型船運賃のバロメーターと見られて居る。

此荷物に對する引合は一月二月に開始されるが、例年一二月は霜枯れの底にある時で、その際に春の四五月、秋の十月等の書入れ時を含む六七ヶ月間の將來をトして契約を結ばうとするのだから、前途觀に多大の冒險を含む。特に商品價額に對し運賃が大部分を占め、其極め方の巧拙で木材商賣の損益が岐れる實狀にある爲、船主荷主互に智を闘はす。

遠洋航路に配されてある大型船が、海外の不景氣に押されて日本へ歸り、又は検査の爲に歸つて往き所を失つた場合、避難場所として此航路に就かせられる事があるが、さういふ際は既に世界的不況に押されて、本航路運賃も下つて居る時で、その上に純然餘計の闖入者であるから、大に運賃を攪亂する。

獨り北洋材のみならず近年は米國材が盛に輸入せられ、大正十一年以來激増した。昭和四年は其前三箇年に比し激減して居るが、夫でも九億八千五百萬ボード、メヂヤメントに上つて居る。(1) 概算一〇〇〇B、M、(八石三二)を船の積載力二噸と見れば年間約二百萬噸となる。

(1) 昭和五六年版海軍年鑑一三〇頁

(2) 今年の豫想は『海運』一〇七號八八頁餘語氏談參照

此北太平洋航路は遠洋大型船のマーヂナルリージョン(Marginal region)ともいふべき領域で、遠洋より逐ひ立てられると真先に救を玆に求めようとする。爲に此航路に就航船過剰を來し非常な運賃慘落を來す事がある。(註) 此航路の木材運賃も市況代表の意味に云々されるが、玆にいふ理由から市況を誇張して表現する惧がある。

(註) 例へば岡崎幸壽氏『不況對策時代と出稼船促進の急務』『海運』昭和四年十一月號參照。『商學論叢』第一號所載拙稿『海事金融問題の研究』にも簡単に觸れてある。一〇七一—一〇九頁

以上に次で量の多いのは

豆粕 である。昭和三年の輸入量百萬噸、同四年八十二萬餘噸。是は施肥季の關係上其分量の八割餘りが一月から六月迄の間、中でも三月から五月迄の間に集中されて來る。

砂糖 の臺灣より移入さるゝもの昭和三年に於て九百八十萬擔、即ち約五十八萬噸。爪哇よりの輸入六百三十五萬擔、約三十八萬噸で、是亦却々大きな荷物である。(4) 此内臺灣内地間のものは荷主が糖業聯合會として一束になつて船主に當る。船主も亦同盟を組織して之に當り、毎年十一月の頃次の季節(十二月下旬當りから積初め翌年七月頃に至る)の運賃を極めるので、是亦例年其交渉季には双方に腹藝驅引が行はれる。(1)朝日新聞社『日本經濟統計總攬』

其他纏まつた物としては

小麥 昭和三年六十五萬噸

大豆小豆 同年五十四萬噸

磷礦石 同年四十七萬噸

米 同年朝鮮より七百萬石、臺灣より二百四十萬餘石、輸入百七十五萬石。此年の輸入は甚だ少量だが、是は内地の收穫狀況により、西貢、蘭貢、磐谷方面より五月、六月を中心に、内地の相場を注視しつつ、船が極めらるゝ性質のもので、不定期貨物中でも彗星的存在である。

右の外鐵鑛、銑鐵、鹽、綿花、硝石、漁業用、麥粉等が主要なるものである。以上を總括して見ると凡左の如くなる。

石 炭	一四、五〇〇、〇〇〇噸	月平均百二十萬噸 出廻り年中
北洋木材	三、二〇〇、〇〇〇	四月—十月 月約五十萬噸
北米木材	二、〇〇〇、〇〇〇	
豆 粕	一、〇〇〇、〇〇〇	一月—六月、特に三月—五月
砂 糖	一、〇〇〇、〇〇〇	十月—七月、盛時月十五六噸
小 麥	六五〇、〇〇〇	
大豆小豆	五四〇、〇〇〇	

燐礦石 四七〇、〇〇〇

米 一、七五〇、〇〇〇 (六・四五石を一噸とする計算)

其他 一、〇〇〇、〇〇〇

合計 二六、一一〇、〇〇〇

第二節 船舶の運用經營

以上の如き運送需要に對して船腹が提供せられ運送が營まれる。之に對して三つの役割がある。
(1) 船の所有 (2) 船を使用して海上運送を行ふ (3) 以上 (1) と (2) との間、又は (2) と荷主との間を連繫する仲介と即ち是である。

船主自營と稱し船主自身船を運用して運送を營む事がある。斯く船主が自家所有船のみを以て營業をする場合は話は至極簡單である。海運界の景氣の良かった際には、次に述べる如き傭船に出す等の方法で、船主は手濡らさずで毎月傭船料の前拂を受け、吞氣に金の勘定許りして居られたが、海運界の景氣が悪くなるに従つて、段々自營せねばならなくなり、漸次さういふ風に轉じて來た船主がある。(例へば辰馬、岸本。)

併し日本の海運界に多いのは定期傭船に出す船である。此場合船主は船員を雇ひ入れ、其給食料を負擔し、傭船契約で以て他へ船を渡して了ふのである。我邦の商法によれば定期傭船契約によつ

て、Aなる者がB船主の船を傭船し、之を使用して運送を營む場合に、運送の責任者はAに非ずしてBなる船主にあるとなつて居る。乍併之を經營上の見地より觀る時、傭船者は一定の傭船料を拂つて船の使用權を得るので、最初の契約に定めてある航路區域を逸脱せざる限り、又契約に禁じてある荷物ならざる限り、何處へでも船を廻し、どんな風に荷物を積合さうとも、幾ら積まうとも、凡て傭船者の意の儘で、傭船料以上幾ら儲けようと損をしようと傭船者の腕次第。即ち船の活用、海上運送經營による財的危險は傭船者が脊負つて居るのである。之を企業經營の觀念から言へば船主は單純なる資本主であつて、傭船者が企業家だといふ事になる。

斯ういふ企業家を日本の業界では海運業者と稱へ、船を所有せる人を船主と稱へて區別して居る。英國は船主と經營者とを別人格に屬せしむる事が通則で、一隻船主 (One Ship Company) の如きは言ふも更なり、何十萬噸を所有する堂々たる定期船會社も亦さうなつて居る。併し彼のは元拔店で、茲にいふ傭船と重大な點が違ふ。即ち彼は專屬無競争で、格段なる不都合でも無い限り、原則として此拔店契約は永久的である。

定期傭船が船主に取ては一つの投資事業であり、運送經營者に取ては商賣道具の仕入れである所から所謂投機的といふ弊が生れる。通常十二月から二月迄は我海運界の霜枯時と看做されて修繕等に日を銷す。此間に次期六ヶ月乃至一年間に對する傭船契約を得ようとする。自然傭船に出さうと

する側と傭入れようとする側とで、運賃界の先行に對する觀測を異にするが常で、大戰直後以來今日に至る間の如き船腹過剰の時に在ては海運企業家は、先づ荷物だけを受けて置いて、船の手當を後にしようとする。其反對に『今年は高い』と判斷する時は、先づ船を捉まへて置てから荷物の契約をする手に出る。或程度迄是は已むを得ざる事だが、最近では傭船の期間を短くし、投機分子を少くするに努めつつあるといふ。若しそれが永久的になれば結構だ。

次に多いのは航海傭船 (Trip charter) の場合であるが、是は航路も積載貨物も限定されて居るのだから、運送經營の責任は船主に歸するが當然で、業界の解釋も無論然うである。

經營の委託　といふ事は日本では餘程稀な事である。銀行が抵當流れに受取つた船を、管理中の費用を免れる爲に此方法を採た場合もあれば、或地方在住の小船主が其經營を信用のある經營者に任す如き事もある。此場合報酬は運賃總收入の何分とか、船の噸數を標準として貨物の有無に拘らず一噸幾らといふ風に拂はれる。

斯る關係にある經營者はオペレーターと呼ぶが正しからう。が日本の海運ではさういふ名前は無く同じく海運業と呼で居る。

貸借　による船の使用は所謂裸傭船と同じものであらう、船主は船員に關する一切の問題に手を觸れぬ。凡て借主の責任になつて居る。だが日本の海運界では殆ど斯種の事實は無い。(先年郵船が

政府の大洋丸を借りて使つて居たのが貸借關係であつたと聞いて居る）若し事實ありとすれば借船者は海運業者である。

ブローカー は船主と海運經營者の間、又は海運經營者と荷主の間に介入して其間を連繫し、取引を成立せしめる。

日本では之をも海運業者と呼んで居る。之は甚だ困つた事で、ブローカーと海運經營者とは經營上の責任に雲泥の相違がある。ブローカーは賣買とか、傭船とか、運送とかの契約が成立すれば夫で仕事は終つた譯で（他日其契約條項の解釋等に就て紛議が起つたり、契約に従ひ賠償問題が起れば其始末を付ける責任は勿論あるが）其契約を履行した結果が利益とならうと損失にならうと、知つた事では無い。

そこで私は眞に運送の衝に當る人を海運經營者と呼び、ブローカーはブローカー又は中介者と呼ばうと思ふ。

要するに日本でいふ海運業なるものは船主以外の海上運送關係者、詳言すれば傭船者、取扱店、受託經營者、オペレーター、借船者、ブローカーの悉くを含む者であるから、海運業者は海運市況の指導、構成及海運市場の構成に付最も深き緣故を有つ者である。

第三節 船主及海運業者

一、船主

日本の不定期船主の大きなものは國際汽船一社を除く外（註）皆神戸に本據を置いて居る。（1）

（註）國際にしても支店があり、其他の船主も何等かの代表者を神戸に置いて居る。

所謂海運業者も大きなのは皆神戸に在る。そこで運送の手合せは神戸に於て行はれるといふ事になる。尤も日本の荷物と日本の船舶が倫敦市場を介して手を握る事もある。つまりどちらも日本の市場で相手が見付らなかつた場合に、倫敦へ提供（Offer）が出された結果で、斯ういふ場合には日本で求めた條件よりも條件を引下げて倫敦へ出すから調談する譯である。斯ういふ事もあるにはあるが、先づ原則として神戸市場を通じて出来る。

（1）昭和五年末現在本邦船主中總噸數二萬噸以上を所有せる船主と其所在左の如くである。但し日本郵船、大阪商船、近海郵船、日清汽船、鐵道省は皆定期だから除く。

（逓信省管船局調）

二三三、五〇九	東京	國際汽船會社	三八、五八七	大阪	岸本汽船會社
九八、一五〇	〃	三井物產會社	三四、三四二	東京	共立汽船會社
七六、四三四	神戸	川崎造船會社	三三、七九四	樺太	樺太汽船會社
七〇、三三二	〃	川崎汽船會社	三三、四一八	東京	日本工船漁業會社
六二、四八三	西宮	辰馬汽船會社	三三、〇二六	〃	三菱商事會社
五二、九三三	東京	東洋汽船會社	二七、三九九	〃	日本共同汽船會社
四一、六三六	神戸	山下汽船會社	二六、〇八三	兵庫縣	松岡汽船會社
四一、〇七三	京都府	石原合名會社	二五、〇一一	神戸	明治海運會社

二四、六一七	室蘭	栗林商船會社	二一、六九五	桑名	内外汽船會社
二三、五五六	東京	日本タンカー會社	二〇、六一四	大泊	北日本汽船會社
二三、〇五五	大阪	下村汽船會社	二〇、二一〇	神戸	勝田汽船會社
二二、八九一	廣海	商事會社			

右の内國際汽船は此間迄本店が神戸に在つたのを金融上の理由が主で東京へ本店を移したが、同社は直接倫敦、紐育等との引合で經營して居るので、神戸を通じない唯一の例外である。

三井は其船舶部が神戸にある。故に海運に關しては神戸が本據である。

東洋汽船は其昔の客船時代の残りで、現在は殆んど委任經營をやつて居るから、本店の所在は問題にならない。

石原合名も支店が神戸に在て夫が本據になつて居る。

西宮や精道は神戸郊外と謂ふを得べく、大阪も神戸の範圍内と見て可い。其他北海道、樺太等はそれ〴〵地方運輸である。

二、海運業者

神戸の海運業者——事實上殆ど悉くがブローカーであるが——は、昭和五年十一月發行『海事年鑑』によると百四十名ある。其中ぬきんでて有力なる者が十餘名あつて夫れ〴〵特色を持て居る。

井村事務所 井村純治

今木商店 今木保一郎

合資會社仁科商店 林芳郎

株式會社日神海運商會 辻村善次郎

外米輸入筋 日本綿花會社に關係深し

倫敦賣船に有力

合資會社巴組神戸出張所

九州炭運送

岡田海運商會

鐵道關係の荷物

小野寺商會

小野寺 勇

辰馬會社の扱を主とす

小栗合資會社

小栗松三郎

九州炭取扱

合資會社川田商店

川田藤五郎

外米

合資會社泰通商會

宮尾亮三

露西亞關係

武藤商店

武藤 稔

日本汽船、石原合名の船舶扱

榎本商會

榎本初五郎

小麥、砂糖

合資會社佐藤商店

佐藤勇太郎

倫敦賣船に最有力

柴崎商店

柴崎 守近

長崎橋本汽船の船舶取扱

株式會社正輝商會

本田省吾

北海道方面

船主は日本船主協會を組織して全國の船主を殆ど全部網羅し、共同の利益を圖るに努めて居る。

海運業者は各地に其組合を組織し、是等を聯合して日本海運業組合聯盟を作つて居る。船舶の賣買、傭船、運送契約等も組合とし協會として研究調査し、改良を企て、標準のものを作つたが、更に神

戸海運集會所が大正十年出來上るに及び、船主も海運業者をも其株主としたものであるから、集會所に於て更に調査し今では集會所フォームに統一されて來た。

三、海運取引

神戸の船主及海運業者は榮町通と海岸通及浪花町から元居留地の前町、明石町、京町、仲町、播磨町の範圍内に集まつて居る。ブローカーはその船主と經營者、荷主の間を走り廻り、又電話によりて連繫し商談を纏めるのである。即ち北濱とか兜町の程度迄當業者のみを集めて居る譯では無いが、略地域的に塊まつて居る。只株式取引所の如き中心建築物に一定の時刻に需給双方が集合して公開取引をするといふ事は無い(次節參照)

成立したる取引は神戸海運集會所へ報告せらるべき事となつて居り、(トリップチャーターの方は秘密にして報告せぬものも往々あるといふ。)同所で取纏めて發表する。夫が最も公式な報告で、標準相場は株式取引所の如き規定による決算方法は無い。只成立した取引を列記報導して、見る者の判斷に任せて居る。

神戸には海運集會所が日刊の特報を發行し、其日々々の氣配、唱へ値、出來た取引、内外各種の海運に關する報導を載せて居る。其他神戸から出る海運に關する日刊新聞が數種ある。左の如し。

神戸海運集會所特報

日刊 一ヶ月五圓 神戸 同所出版部

内外海運新報	同	同	其	社
海運通信	同	同	其	社
夕刊國際商報	同	同	同	其
シツピングニュース	同	同	同	其
神戸海運市場通信	同	同	同	大正新聞社
船舶運輸時報	同	同	同	其
	同	同	同	其
	同	同	同	其

是等の記者が業者の店舗を出入して氣配を探り、取引を報導するので、そこに市場の狀況が纏まつて現れる事になる。

第四節 神戸海運集會所

市場をして圓滿敏活に働かせるには、本章第二節に述べた三つの役割を演ずる人々及荷主を一所に會せしむるに若くは無い。嘗て船主と扱店及ブローカーを一箇の團體の會員として包容せんとする努力はあつたけれども（註）それは所謂共同の利益を圖らんとする永久的の團體で、一堂に會して立會取引をさせる如き企では無かつた。

（註）明治三十四年日本船主同盟會の興さるの際の事で、最初兩者を一團體に包容せんとする意見と、其反對意見とで揉めたが、結局船主を正會員、扱店及ブローカーを準會員として包容する事となつた。然るにブローカー中這入らずして反對的態

度を執る者も出来、やがて脱退希望者を生じ、大正二年準會員の分離が決議せられた、『神戸海運五十年史』一二二—四頁及一四八頁。一四九頁。四九一頁。四九四頁以下参照。

第一款 大戦による事情の變化

歐洲大戦以來段々事情に變化があつた。第一、扱店やブローカー中巨利を挙げ若くは思惑で船を買ひ、其結果更に大に儲けて船主中の有力者として擡頭した者が少くない。之に反して舊來大船主として威張つて居た人の中には、或は船を賣つて船主の地位を退いた人もあり、依然船主たる人も其發展振は新進者の如く花々しからず、其勢力關係では却てブローカー出身の新進船主が有力なる如き形勢になつて來た。以前兩者を一丸とせんとする議論は、船主の側からは扱店及ブローカーを拘束し、其『跋扈跳梁を制する主意』であつたのだし、⁽¹⁾ブローカー側の反對意見は準會員などゝ宛がら家來扱ひで、宴會の席にも下座に坐らされるのが癢だといふ譯だつた⁽²⁾のだから、形勢が斯うなつて了へば禍根は兩方から除かれた譯だ。即ち昔のブローカーも船主同盟會に入て良い心持で大に幅を利かす様になつた。

(1)『神戸海運五十年史』一二三頁 (2)S 商船會社E 取締役の話

第二、扱店又はブローカー出身にして船主となつた人達は船主となつた後も依然ブローカー營業を止めず、尠くとも海運經營者(即ち他人の船を傭船し運用する地位)として大に働く關係上、海運業

組合にも籍を留め、其中での有力者である。そこで同一人が海運業組合と船主同盟會に屬して一方では指導者の地位、一方では中堅といふ形になり、自然双方の團體が接近せざるを得なくなつた。

第三に船主同盟會と海運業組合の共同の利害が脅かさるる問題が起り、手を携へて運動する機會が出来た。其一は大正六年米國の鐵輸出禁止に對し日本のみ除外せんとする運動⁽³⁾、今一つは同年戰時船舶管理令の發布されたに對し反對運動、適用緩和運動をした等である。⁽⁴⁾

(3)『神戸海運五十年史』四九七頁 (4)同書四九九頁

船主と海運經營者、仲介者側と荷主との間も歐洲大戰に依て新局面が開いて來た。歐洲戰爭以前、荷主はお客様で船側は低頭平身御最負を願ふのであつた。然るに歐洲大戰以來船腹は得難くなり、而も貿易商としては積損ひは商機を逸する所以なるを以て、凡ゆる手段を講じて船腹を得んとし、茲に仲介業者や海運經營者の歡心を求むる必要を生じ、種々の手段を以て之に近づかんとした。又或荷主は自ら船を買て自家の荷を運んだが、船の所有により、船員の取扱其他船舶運用の雜務に關し結局専門船主の指導や忠告を求める等の間柄となり、要するに從來の荷主對船主と別の關係に於て相見える事になつた。

保險業者と海運經營者の間も、戰時保險制度により、保險者は先づ手数料稼ぎのブローカーの立場になり、危險負擔は政府となつて了つた如き事情であるから、保險會社自身が危險負擔者である

場合と勿論違つたに相違ない。

第二款 神戸海運集會所の創設

茲に至つて神戸海運集會所なる取引所が興る事となつた。當時同案を立て諸方面の有力者を勸説してその實現を見るに至らしめたのは、三井物産會社の船舶部長川村氏であるが、同社の『船舶部沿革』は當時の事情を叙して左の如く言つて居る。

『神戸は今や東洋海運市場の中心地となりたるを以て、當部は永遠に神戸海運業隆昌の基礎を鞏固ならしめんとの微志を以て、率先して倫敦の The Baltic Mercantile & Shipping Exchange, Ltd. 及び其他歐米の Shipping Exchange を研究して神戸 Shipping Exchange の設立を慫慂したりしが、多數海運關係者の賛同を得、遂に大正十年、神戸海運集會所の創設を見るに至りたるは當部の欣幸とする所なり。』と。斯くて神戸海運集會所は株式會社として左の如き要項の下に成立を告げた。

一、資本金 拾萬圓

一、會員 株主たる船主、仲立業者、保險業者、貿易業及其代表者又は使用人

一、目的及事業 會員相互の集會商談に供へる外、左記事業を經營する

(1) 總務部 經費調査、會費負擔、方法調査、業務擴張調査、其他兩部に屬せざる事項

(2) 商談部 各種契約書の調査、統一、制定。内外市況蒐集發表、機關紙發行

(3) 仲裁部 商取引上の紛議に對する仲裁判斷、調停、和議及鑑定調査

集會所の事務所は同年神戸明石町に新築せられたる、當時神戸の最高建築として人の好奇心を惹いた明治海運株式會社の一階全部を充てたもので、中央に約八十坪の大廣間あり、廣間を繞つて小さな部室、談話室があり、外に電話室數箇が設備せられ、荷主、海運業者、保險業者等が茲に集まつて來て、廣間の一方の壁に掲げられた船舶や貿易に關する海外よりの電報等を見乍ら、安樂椅子に倚て商談を進めるに遺憾無き設備が整へられたのであつた。

第三款 何故に集會所は利用せられざるか

偕愈事務所を開いて見ると、當初の期待に反し一向使用せられなかつた。是れ獨り創案者の遺憾のみに止まらないが、夫はどういふ譯かといふに、凡そ下の四であらう。

一、最初川村氏の發案當時は大正八年、日本としてはまだ好景氣の際で、何を爲るにも考案も調査も要らない。唯輕卒に無鐵砲に、積極的にさへやつて居れば、處分の爲様の無い程黄金の浪が流れ込んで來たので、何萬何十萬といふ様な金でも輕々に擱み出した時代である。政府が神戸に百何十萬圓の豫算を以て海洋氣象臺建設の案を立て、海運業者の援助を求めると、言下に原案以上の金が集まつたといふ如き時世であつた。川村氏か明海ビル建築に掛つた時、荷主、船主、ブローカー、海上保險業者等にして之を利用する事を約するならば、同ビルディングの一階を海運取引所として提供しよう

といふ提案をした。資本金拾萬圓の會社なんて關係者の一人頭に割つたら殆んど煙草錢の様なものだから、人々は深く考慮する所も無く、輕々に約諾を與へたものである。處が建築が出来上りイザ使はうといふ時分には、大正九年の大ガラで、日本を始め世界の財界は激變し、既に若干の倒産者をも出して居た位で、曩に約諾を與へた人々も費用の負擔だけは澁々行つたが、發起者の宿志たる建物を利用して公開式取引をするといふ事は誰も實行しなかつた。實をいふと、景氣の變轉如何に拘らず、被勸説者の多數は、株主として少額の金を出す以外、どういふ責任があるかを考へては居なかつたかも知れない。

此項某有力者の打明け話

二、度々言ふ如く海運取引とは運送需要と運送勞務の提供である。即ち運送側に對し荷主側が出て來なければならぬ。然るに實際神戸には一鈴木商店を除くときは、兼松、田村等僅に二三の荷主を數ふるのみ、他は皆大阪又は東京の支店である。保險業者は特に然りで、是等の内鈴木は貿易と海運とを一身に兼て居た。斯くて神戸の集會所には荷主側が缺けて居る。英國のボルチックは商人連が澤山來て居るから其場で商取引が出来る。商取引が出来るに就ては採算の基礎として運賃も引合はれる必要があり、取引が出来れば運送船舶の手當が従つて起つて來るので、自然船も極る。日本の市場は茲に缺陷がある爲、船主やブローカーを惹く力が無い。

三、英國の荷主は專屬のブローカーを有つて居る。船主は其所有船の元扱人を定めて居る。斯く一手扱であるが故に假令具體的提供オファーや誘引インクワイアリーを漏らしても（實際には赤裸々には提示せず、互に探り合つて條件を歩み寄るものであるといふ）其商賣を他から横取りされる虞が無い。然るに日本では仲立業者が必ずしも專屬となつて居ない。商談を横から聞かれて、若し其偷聞きした競争者が、荷主なり船主なりへ一層有利な條件を提供する場合には、難なく商賣を横取し得る事は幾らも有る。斯ういふ危険があるのだから、商賣の蔓を握つて居る者はさういふ公開した所へは出て往かず、直接船主なり荷主なりの店へ往て、第三者に聞かれない様に押引を試みる事になる。

四、外國市場の船腹需給に關する電報、荷動に關する通報を直接電報によつて知る店は極少數である。是等の店はさういふ通信を得る爲に相當巨額の經費を掛けて居る。此他店に比し特別の經費を掛けて居る事を意義あらしむる途は『早耳』の智識を金に換へるにあるべきは辯を俟たない。斯ういふ人達もまた集會所へは往かないで店に座つて居て、若くは相手の店へ出掛けて往てコソソリと取引をする。（此獨特の智識の價值は最近では以前の如くならず、新聞社へもなか／＼専門的な報導が來る様になつたから、智識は一般的となつたといふ説もある。がこれは所謂一般的情報で、提供や誘引は矢張當業者以外へは來ない）

以上の如き理由から海運集會所は取引所として尙成り立たず、今日は單に傭船契約書やトランプ・

チャーター契約書の條項を統一するとか、船主傭船主間又は荷主と運送者間の紛争の仲裁機關、又は海運事情の調査報導機關として大變好い働きをして居る。

第五節 本邦海運市場と倫敦海運市場の差

一、神戸の市場と倫敦市場とどう違ふかといふに、彼は世界的であり、此は部分的である。彼には全世界の荷動きと全世界の船腹が場に上つて來て、需要供給の勢力を作るが、此は印度以東、北米西岸以西、北は樺太勘察加、南は南洋諸島で例外的に濠洲に及ぶ事もあるといふ程度である。だから季節的に東洋中心の荷物が切れ間になる時でも倫敦市場から觀れば荷物がある。日本中心で言ふと北清から以北各港冬季結氷季に入ると、荷物の出廻りが減じ運賃は冬枯れとなるのが毎年の例だけれども、倫敦市場ではアルゼンチン小麦出廻り季に入る爲、あちらに『冬枯れ』といふものは無い。其反面に船腹も世界各方面から提供されるが故に、近時の如く世界的な大勢が不況といふ場合には、日本中心の市場よりも倫敦市場の方が弱いといふ事になる。某大貿易商であると同時に船主でもあり海運業者でもある某社の話に、日本荷主と日本船主の間に商談が試みられて、色々折衝した曉竟に不調に歸したものが、倫敦市場を通じて成立する例があるといふ。此場合船主の方では日本の市場で荷物を漁つて得ざりしが爲多少弱くなつて、倫敦市場へ出す條件は既に若干和らげるが、倫敦には各方面からの競争がある爲一層廉く下げる、それで曩に成約せざりし相手と手

を握れる様になるのである。

日本中心の市場は狭い。即ち印度以東であるので、此方面で運賃が割高であつても歐洲から態々船を廻航して來る時は、廻航費が掛る（特に蘇士運河通航料が掛る）事、竝に廻航に日數を要するを以て其間に運賃が下る虞ある事等の爲、世界的水準に比し割高を保つ事がある。明治三十七、八年（一九〇四、五年）は世界の海運は南阿戦後の反動で大不況の最中にあつたが、極東だけは日露戦の爲に運賃が高かつた如きは此間の消息に基くもので、割合に長く高率を維持した。本年春濠洲小麥が日本支那印度へ輸送された爲、二ヶ月餘りの間極東に特殊の高値を示した如き亦然りである。

二、神戸の海運市場は極少數の人々の力で大勢を支配する事が出来る。或人に言はせると『極めて少數の人の思惑で以て運賃を上げ下げする』といふ。

數字的に見て歐洲大戰以前は三井物産船舶部、近年は山下汽船が社外船浮動船腹中の大部分を管理運用して居る爲、市場の運賃を左右する力を持つて居る實狀にある。即ち明治十年臺以來三井物産船舶部が本邦不定期海運界に於けるパイオニアとして常に拔群の地位に立ち、支那、南洋、印度、濠洲、北米、歐洲等各方面へ逸疾く進出し、貿易貨物の徑路を開拓した事は本論文中にも屢述べた所である。又同社の取扱つた船舶數は到底他の比較にならぬ數で、量の力で斷然他を壓倒して居た。

三井船舶部の日露戰役中の傭船數を見るに左の如し(同社船舶部沿革一二頁)

定期傭船	臨時傭船		摘要	
	合計	外國船	外國船	外國船
定期傭船	合計	外國船	外國船	外國船
四二	三四四	二八六	五八	二八六
九一、八九八	九六三、三八三	八八六、四〇七	七六、九七六	八八六、四〇七
五五	二七三	一九九	七四	一九九
一一一、二九二	六九八、四四四	五九二、六八三	一〇五、七六一	五九二、六八三

次に明治四十五年五月に於ける社外船の定期傭船契約數字がある。夫を見ると一社の手で傭船して居る數に於て、三井は斷然群を抜き、日本の大なる傭船者三會社二官廳の數を合計しても尙二三井に敵はない勢力を見る。即ち左の如し。

支那人	歐米人	日本郵船	大阪商船	陸軍省	隻數		噸數	
					隻數	噸數	隻數	噸數
一二	一〇	九	九	四	二五、三六五	三	三井物產	二六
三〇、八七五	三〇、九五六	三二、六七二	一二、二三七	合	鐵道	其他國內海運業者	計	二六
二八、二一七	三、九八三	四、四〇五	六七、二六三	二九五、九七三	一〇六	二六	二六	二六

更に明治三十七年より最近に至る迄の同社の取扱貨物量は實に左の如き巨額に上るといふ。

明治四十年より四十四年迄

一年取扱荷物

大約 二百五十萬噸 (詳細は同社船舶部沿革にあり)

大正元年より大正六年迄

〃

〃 三百二十五萬噸 (同右)

大正七年より大正十一年迄

〃

〃 二百七十萬噸 (同右)

最

近

〃

〃 五百萬噸

現在で社外船中商賣高の最も大きい山下に較べても三井は多分倍の貨物を扱つて居るだらうといふ事である。

歐洲戦争以來本邦傭船市場に於ける指導者の地位が三井から山下に移つたらしい。夫には山下の扱ふ船舶の數も一つの因である事明かだ。何時のでも可い、社外船の配船表を取て、傭船者の名をズラリと一瞥して見れば、如何なる人の眼にも一見山下の名が全紙面を壓して居る事を感じずには居られない。試みに昭和六年六月一日付『海事彙報』所載配船表を見るに、傭船主の名の誌されて居るもの二百三十九隻、其中七十九隻が山下の傭船である。同社は自社所有船と經營受託船及扱船を合せれば、毎月百萬噸を下らぬと號して居るが、次の表で見ても七十餘萬噸は確實であらう。特に市場に影響する事は、隻數の多い事、屢チャーターが切れて引合をし、手合せの行はれる事である。次の表に見える大阪商船の傭船數は第三位に位して居るけれども、其内九隻は攝津商船、三隻は山下汽船のものを傭船せる名儀となつて表はれて居るもので、是等は商船と特殊關係の間柄であるから、假りに一年毎に契約が更新されるとしても、何等市場に影響を及ぼさない。之に反し山下汽船の傭

船は所謂 Open market に於てあらゆる方面と交渉し、押引を重ねてやる。特に近來は投機分子を少くする爲に契約期間を短くする方針を採て居るといふ。即ち以前一箇年契約したのが三ヶ月となると、三ヶ月毎に切換が来る。即ち市場に影響する度数は以前の四倍になる勘定である。其上山下汽船はブローカーもやる。その數は記録に現はれて無い爲統計的には示しかねるが、同社の所謂『毎月扱高百萬噸を下つた事無し』とはブローカーしたものを含んで居るものであらう。

斯くて左の表に見える如く、山下と太平洋海運の後身である大同海運とで全く市況を掻き廻して居る觀がある。(表中大同海運の數字は太平洋海運のを合算した)

備 船 者	備船隻數	備 船 重 量 噸	備 船 者	備船隻數	備 船 重 量 噸
山 下 汽 船	七九	五一二、四八五	大 連 汽 船	七	三四、一六八
大 同 海 運	三二	二〇三、六六八	石 原 汽 船	三	二五、四〇一
大 阪 商 船	二七	一〇〇、五四一	川 崎 汽 船	四	二四、三六五
白 阪 汽 船	一五	七六、五〇三	三 井 船 舶 部	三	二四、二一三
勞 農 改 府	一四	六六、〇八三			

或人々に言はせると、山下一人で市場の運賃を極めるといふ事も出来ないが、本年春は山下と大同とが争つて船腹を求めた結果、不當な程度迄備船料が騰つたのであると。更に穿つた事をいふ人

の解釋によると、大同が山下に高い船を擱ませて窘ませようが爲に、心にも無い高い付値を出した。處が山下は『さう高い原價では算盤が採れぬ』といふので手を引いた。是が爲に大同は貳圓五十錢だの貳圓貳拾五錢といふ様な高いものを脊負ひ込んで居るでは無いかと。

當事者の心事がどうであつたかは吾々の關係した事で無いが、何にしても斯ういふ様な事情から市場の賃率が昂騰した事は略一般の認めて居る所で、大體に於て正鵠なる觀察らしい。つまり日本の市場は『極少數者の行動に因て支配される』といふ事になるので、或人々のいふ『思惑』『スペキュレーションで左右されて居る』といふのも必ずしも誤りとは謂はれない。運賃の騰落を操縦する者がいつも一社か二社だとする事は無理で、必ずしも然と限らぬと思ふけれども、併し少數者が指導的地位に立つといふ事は間違無い。

何故に然るか。私は少くとも三つの理由を指摘したい。(1)以前には荷物を有つて居る者は三井のみであつた。(2)近時の不定期海運の採算は組合せ航海にある。組合せ航海は各地に機關を有し取引先を有する者が最も良く爲し得る。(3)不定期經營の或ものは所謂 *Berthing* 經營に進化し來りつつある。これ等は少しく説明する必要がある。

日露戰爭前後迄は荷物を持つて居るのは獨り三井のみであつたといふ事は、三井が常に他の不定期船主の意表に出る如き活動を爲し、遙に他に先んじて新貨物を扱ひ各方面に進出した事實によつ

ても明かに知る事が出来る。本編第二章參照（八頁、九頁、二〇頁）

第二の組合せ航海は實に不定期海運の秘訣で、之を巧に行ると否とで損益が全く岐れるのが常である。例へば門司—香港往航石炭と西貢—神戸の米とを組合せて片途空の無駄を免るるが如きもの即ち是だ。所が組合せ航海の可能性は多數の提供や申込を有する事を必要とし、夫には各地に支店出張所又は忠實なる代理店を有する者が勝を制する。

外國との間の電報料を惜んで居ては商談を得られない。が、是は多數の取引を爲なければ一件の負擔すべき通信費が嵩んで到底堪えられぬ。だから循環理法で、取引口數の多い店で無ければふんだんに外國電報を使へない。盛に外國電報を使へば仕事も取れる、又取られねば立往かぬ、ともいへる。

極僅かな例であるけれども不定期經營の中へ定期經營の一特質が加味されつつある航路がある。數年以來山下は其磐谷航路に對し、小口の荷物を引受る事にした。普通外米輸入は滿船貨物が原則で、従つて一口先づ三千噸以上、假令幸便を得て積合せの便宜を計つて貰つても、五百噸以下の荷口は先づ無かつた。従て資力と販賣能力のある荷主で無ければ外米直輸入は出来ない結果となり、運送業者に取つては不利益であつた。山下は不況時代の對應策の一として、外米積入地方面で空く船を引當に、凡その期日を定めて五十噸でも百噸でも、或はそれ以下の小さな荷でも受ける事にして、

廣告もし勧誘狀を廻した結果、滿船荷物よりも高い賃率で、結局滿船の荷物を集める事が出来、非常に成績を挙げ、以來今日に至る迄此方面は此方法で行つて行る。

北米航路にも木材を上荷にし、小麥、スペルター（亞鉛粗製品）を下積に積合せる方が、船の容積積載力と重量積載力とを充分に利用し得られ、木材滿載の場合よりも多くの運賃を水揚する事が出来て居る。

以上の如き經營方法は所謂 *Putting on berth* の類で、無論定期では無いけれども、それは畢竟積合せによつて收入を擧げる事を其生命の一つとする定期船の特色へ踏込で來た譯で、經營機關として積入地に於て小口の荷物を受ける等の事務を見るべき人員を必要とする。故に有利だからとて誰でも直ぐに行れるとは言へない。だが不定期經營が漸次定期化し往く事は進化の法則上當然の事で、今は上記の如き僅か一二の例に過ぎないけれども、漸次増加し來るべきものであらう。此理由からも市場指導の力が少數者に集まる傾向を免れぬと思はれる。

此小篇を起草するに關し、太刀川又八郎氏、三井物産會社常務川村貞二郎氏。同社橋爪氏。同社船舶部副長余語光氏。川崎汽船會社奥山義一氏。昭和商船常務畑茂氏。山下汽船會社取締役磯村正之氏。同社參事内田敬三氏等、實際界に於ける諸氏の御多忙中を煩はして教を受けた事又材料に關し大に山下汽船の横田氏を煩はした事を深く感謝致します。然るに身邊繁忙の爲研究を重ねる事を得ず、甚だ不充分で、此程度で出す事は自分としても遺憾なのですが、境遇上忍んで出す譯で、折角教を賜はつた各位の御厚意を裏切る段を深く御詫び申上げ、御諒恕を願ひます。